

LA PÊCHE MARITIME

LA ROCHELLE

Premier Port de Pêche Français
sur l'Atlantique

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN DROIT

(SCIENCES ÉCONOMIQUES)

présentée et soutenue le 30 Mai 1931, à 14 heures

par

Rémy VACHÉ

Membres du Jury :

Président : M. OUALID.

Suffragants : M. LESCURE.

M. MAUNIER.

ASSOCIATION DU DOCTORAT

18, Rue Darcet, 18

PARIS

1931.

LA PÊCHE MARITIME

LA ROCHELLE

Premier Port de Pêche Français
sur l'Atlantique

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN DROIT

(SCIENCES ÉCONOMIQUES)

présentée et soutenue le 30 Mai 1931, à 14 heures

par

Rémy VACHÉ

Membres du Jury :

Président : M. OUALID.

Suffragants : M. LESCURE.

M. MAUNIER.

ASSOCIATION DU DOCTORAT
18, Rue Darcet, 18
PARIS

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Historique et évolution de la pêche maritime à la Rochelle

Les premiers hommes qui choisirent pour habitat des régions maritimes tournèrent inévitablement leurs regards vers les océans qui renfermaient de vastes et inépuisables richesses naturelles. Moins aléatoire que la chasse, la cueillette des innombrables animaux marins fixés sur les rochers ou emprisonnés dans de petits parcs naturels au moment du reflux procura à nos lointains ancêtres une nourriture aussi saine qu'abondante. Puis, le primitif radeau, la petite barque creusée grâce à la collaboration du petit groupe, permirent de s'aventurer sur les flots et de capturer à l'aide de filets ou de bâtons pointus les agiles habitants des eaux.

Faire l'historique du trafic et de la pêche maritimes à La Rochelle, c'est retracer tous les événements glorieux de cette fière cité. Le sort de la ville fût et reste indissolublement lié à celui de ses ports, sa gloire vient des exploits de ses héroïques marins, sa fortune est celle de ses hardis armateurs. Quiconque arrive à La Rochelle se sent irrésistiblement attiré par les voiles vario-

lées qui garnissent son hâvre, que deux tours légendaires semblent protéger; par tous les matelots animant ses quais, depuis le vieux marin à barbe grise jusqu'au mousse agile, dont l'air vivifiant du large a coloré les joues. Puis, tout à coup les voiles ont fait place aux chalutiers gris garnis de modernes engins, aux chaluts dont les petites boules de verre scintillent sous le soleil; les sifflements des sirènes, les grincements des treuils nous indiquent que, dans ce domaine aussi, la machine est devenue souveraine.

Sur le môle, face à l'Océan aux flots si souvent redoutables nous voyons disparaître un frêle esquif dont les voiles vont bientôt se confondre à cette teinte bleue et grise infiniment douce et nuancée de l'Océan et du ciel sur le littoral de l'Aunis. Comment ne pas désirer suivre ce navire vers des régions inconnues, comment ne pas connaître la vie et le labeur de ces marins qui, dès 13 ans, connaissent le dangereux métier, quand l'ouragan souffle et siffle dans les vergues. Travail ingrat que celui de ces pêcheurs, séparés de leurs familles, qui ne restent au port que quarante-huit heures par mois et sont condamnés à passer leur existence « sur ce chemin de l'Océan, le long duquel on n'aperçoit ni arbres, ni villages, ni villes, ni tours, ni clochers, ni tombeaux, sur cette route sans colonnes, sans pierres milliaires, qui n'a pour bornes que les vagues, pour relais que les vents, pour flambeaux que les astres » (1).

(1) Chateaubriand : *Mémoires d'Outre-tombe*.

Il est difficile, faute de documents précis, de fixer la date exacte de la fondation de La Rochelle. Lorsque les incursions normandes cessèrent, les habitants de Cougnes, antique village situé à quelques kilomètres de la côte, s'avancèrent vers l'Océan, attirés par la pêche et bâtirent le long du rivage de modestes chaumières (1). Au x^e siècle, Ruppela était une petite agglomération de pêcheurs bâtie sur la falaise calcaire, entourée de marais que lentement la mer abandonnait. « L'ancien port », indique Arcère, dans son histoire de la Ville de La Rochelle, « existait avant l'établissement de la ville. Des pêcheurs et des hommes destinés à la navigation et au commerce n'auraient, en effet, pas pris le parti de fixer leur demeure dans un lieu où ils n'auraient trouvé aucune retraite pour leurs navires ». Le port devait être à ce moment un simple chenal où s'écoulaient les eaux des sources de Lafont. Jusqu'au xii^e siècle, La Rochelle resta sous la domination de Chatelaillon, ville la plus importante de l'Aunis, alors dans tout son éclat. Mais, vers 1127, Guillaume X, comte de Poitiers, secondé par les marins rochelais, détruisit l'orgueilleuse et tyrannique puissance des seigneurs de Chatelaillon, puis l'Océan lui-même s'acharna sur cette cité qui, peu à peu, disparut sous les flots.

La Rochelle se développa rapidement; comme récompense de l'aide apportée dans la lutte contre Chatelaillon, Guillaume X octroya aux Rochelais de nom-

(1) Delayant : *Histoire des Rochelais*.

breux privilèges et libertés ainsi que le droit de commune. De nombreux habitants des villes voisines vinrent s'y fixer; la pêche prit une rapide extension, les navires pouvant sans danger explorer les fonds poissonneux du pertuis protégé des vents du large par les Iles de Ré et d'Oléron.

Nous ne voulons point ici retracer les vicissitudes historiques de La Rochelle, tour à tour conquise et reprise par les Anglais. L'héroïsme des marins rochelais est légendaire : en 1402 Jean de Bethencourt alla prendre possession des Canaries; en 1453 la flotte rochelaise attaqua et captura la flotte anglaise qui protégeait Bordeaux.

Puis le commerce et la pêche s'étendant, dès le début du xv^e siècle, à la suite des Basques du Cap-Breton, les Rochelais fréquentent les bancs de Terre-Neuve, y chassent les baleines puis capturent les morues. La Rochelle devient l'un des principaux ports d'armement du royaume. L'avocat Lescarbot déclare avoir vu dans la rade de Chef de Baie « comme une forêt de navires qui s'en allaient au Grand-Banc tout d'une volte » (1). Les produits de la Grande Pêche ainsi que la plupart des autres poissons étaient alors conservés dans le sel, or, sur les côtes aunisiennes (environs de La Rochelle, Iles de Ré et d'Oléron), on récoltait un excellent sel dont le commerce et l'exportation enrichit « moult fort le pays » déclare Gilles Le Douvier, hérault

(1) Arcère : *Histoire de la Ville de la Rochelle*.

de Charles VII. Au XVI^e siècle, La Rochelle devient un grand port sardinier, naviguant sur de petites barques de 10 tonneaux (Hérubel : Evolution de la pêche maritime, les pêcheurs rochelais capturent des quantités énormes de sardines qui sont expédiées salées ou sauries. Sur les listes d'avitaillement des navires figurent des « molues », sardines, harengs, saumons et autres poissons salés. Dès le début du XVII^e siècle on rencontre les « cohues de poissons » installées sur divers endroits de la ville, en particulier rue du Port, où sur des tréteaux, les pêcheurs et marchands étalaient leurs poissons (1).

Pendant tout le cours du XVIII^e siècle, La Rochelle demeure le principal port de commerce et de pêche du royaume, la Chambre de Commerce créée par l'Arrêt du Conseil du Roi du 15 juillet 1719, allait par ses travaux porter la ville à l'apogée de sa prospérité; dans un mémoire rédigé le 8 mai 1720, la Chambre de Commerce indique (2) que La Rochelle « a toujours partagé avec Nantes et Bordeaux la majeure partie du commerce de mer tant en Europe qu'à la côte de Guinée et dans toutes les colonies de l'Amérique et pêche de la morue verte et sèche. La Rochelle fait, en outre, seule le commerce du Canada qui ne consomme que des manufactures de France et dont les retours en pelleteries passent la plus grande partie en Allemagne ».

(1) A. Poussont et Vert : *La Rochelle. Ses industries, ses ports*, page 125.

(2) Garnault : *Le Commerce rochelais au XVIII^e siècle*, page 30.

L'expression « pêche à la morue sèche » ne désigne pas une pêche à proprement parler, mais un commerce qui consistait à rapporter la morue capturée et conservée par les habitants des colonies françaises de Terre-Neuve et des îles voisines. Les navires rochelais faisant cette navigation, emportaient divers produits de France qu'ils échangeaient contre les morues.

En 1751, la flotte rochelaise compte 118 navires jaugeant 26.090 tonneaux. La guerre de Sept Ans et la perte de nos colonies d'Amérique porta un énorme préjudice à la prospérité de La Rochelle; l'ancien hâvre d'échouage s'ensasant depuis la construction de la digue de Richelieu, un bassin à flot fût construit au début du XIX^e siècle; un deuxième, cinquante ans plus tard. Grâce à ces travaux, la ténacité et l'intelligence des armateurs triomphèrent des obstacles naturels politiques et le port retrouva une partie de son trafic passé.

La flotte de pêche ne connut point les mêmes difficultés que la flotte de commerce, les navires toujours plus nombreux fréquentaient son hâvre, ceux des ports voisins venaient s'y abriter aux jours de tempête et y vendre leur pêche, une nombreuse colonie bretonne animait le port et la ville.

Dès 1866, la pêche par chalutiers à vapeur apparut, un armateur rochelais, M. d'Orbigny, arma trois petits navires à vapeur; malheureusement les pêcheurs et la population se liguèrent contre lui, le ravitaillement devint fort difficile et le hardi précurseur dut abandonner son exploitation. Ce fut la première tentative en France.

Quelques années plus tard quatre vapeurs pêchèrent dans le Golfe de Gascogne et appartenaient à la Société des Pêcheries de l'Océan, puis d'autres entreprises furent créées dans les ports de Boulogne, Dieppe et Fécamp.

Jusqu'en 1898 la pêche continua à être pratiquée à La Rochelle par une flotte de 700 à 800 voiliers. A ce moment un chalutier à vapeur la « Stella » vint à plusieurs reprises vendre sa pêche dans notre port (1). La concurrence faite par ce navire suscita en juin 1898 une petite émeute, le commissaire central, M. Chagne, et les agents chargés de protéger « La Stella » et son équipage contre la fureur des marins, furent violemment frappés. On dut recourir à la gendarmerie et à un piquet d'infanterie, quelques arrestations furent opérées.

Les marins rochelais, dérangés dans leurs habitudes, élevèrent de très vives protestations. On prétendit que si la venue de ces nouveaux bateaux se généralisait, les armateurs rochelais, ayant contribué à la bonne fortune de la ville, seraient infailliblement ruinés. On annonça la disparition de toutes les industries annexes de la pêche (construction de navires, voilerie, menuiserie, etc...), le chômage de nombreux ouvriers, enfin le départ de la colonie composée de 3.000 bretons entraînant la ruine des quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur.

La flotte à vapeur devait faire disparaître rapidement les voiliers et en diminuant considérablement le nombre

(1) Christian Mörch : *Conférence sur le Port de La Rochelle*, 19 juin 1925.

des marins, porter un préjudice sensible à notre marine de guerre en la privant de ses meilleurs éléments.

Tout progrès suscite des colères et des réactions souvent violentes autant qu'injustifiées. Heureusement, aucune de ces sombres prédictions ne se réalisa et, comme nous le montrerons au cours de cette étude, la vapeur apporta à La Rochelle un incomparable élément de richesse. Bien que cette industrie soit née à La Rochelle, son développement fut lent :

en 1905, 8 chalutiers étaient immatriculés au port

en 1908, 18 chalutiers étaient immatriculés au port

en 1914, 30 chalutiers étaient immatriculés au port

Puis, dès le début des hostilités, les chalutiers abandonnèrent leurs pacifiques travaux. Réquisitionnés, ils protégèrent les convois de navires de commerce, draguèrent les mines, pourchassèrent les sous-marins ennemis. Leurs exploits furent récompensés par des citations à l'ordre de l'armée : *le Goëland* et *le Chassiras* reçurent la Croix de Guerre, cinq autres : *les Barges*, *la Banche*, *le Verdon*, *le Chanchardon* et *le Phoque II* obtinrent des témoignages officiels de satisfaction; huit d'entre eux : *la Ginette*, *le Poitou*, *le Mars*, *le Vénus*, *Mau-musson*, *Otarie II*, *Goulfar* et *les Illates* ne revinrent jamais au port...

Durant toute la guerre, au mépris du danger, les voiliers conduits par les vieux marins et les tout jeunes mousses sillonnèrent les pertuis et ramenèrent de précieuses cargaisons, si utiles, alors que le ravitaillement du pays donnait lieu à tant de difficultés. Mais la guerre

moderne ignorait les bienfaites « trêves pêcheresses » d'autrefois, qui entouraient les marins d'une protection spéciale et leur permettaient l'exercice de leur pénible métier sans n'avoir rien à redouter de l'ennemi. Pendant quatre ans, les sous-marins allemands torpillèrent, bombardèrent les inoffensifs voiliers, n'épargnant personne, pas même le petit mousse de douze ans; ces inutiles cruautés n'effrayèrent point ceux dont la vie n'est qu'une longue lutte contre la mer...

Aucune étude d'ensemble n'ayant, jusqu'à ce jour, été faite sur le port de pêche de La Rochelle, il nous a paru intéressant de rassembler et de coordonner les renseignements épars dans de nombreux livres et revues.

Le deuxième port de pêche de France et le premier de notre longue côte océanique dont le développement a été magnifique depuis dix ans, réunit les différentes pêches et possède une organisation commerciale digne des plus modernes établissements mondiaux.

Nous rencontrerons au cours de cette rapide visite les derniers perfectionnements que la science et l'ingéniosité ont apportés à cette branche de notre industrie nationale, beaucoup d'inventions sont nées dans ce port laborieux dont le splendide passé est le gage certain d'un brillant avenir.

Dans une première partie nous étudierons la pêche fraîche par chalutiers à vapeur et voiliers.

Notre deuxième partie sera consacrée à l'examen de la grande pêche qui, après avoir constitué pendant des

siècles une part importante du commerce rochelais, vient de réapparaître dans cette ville.

Dans une troisième partie, la pêche à pied et les fécondes industries ostréicoles et mytilicoles, célèbres dans toute la France et au delà de nos frontières, compléteront le tableau de la pêche maritime sur les rivages de l'Aunis et de la Saintonge.

PREMIERE PARTIE

La Pêche fraîche

CHAPITRE PREMIER

LES PORTS DE LA ROCHELLE

La position géographique de La Rochelle est de 46° 9' 24'' latitude nord et 3° 29' 40'' longitude ouest. Le port, situé au fond d'une anse que limitent la Pointe de Chef de Baie et celle des Minimes, communique avec l'Océan par un chenal de 2.400 mètres de long et de 50 mètres de large. La rade, remarquablement abritée des vents du large par les îles de Ré et d'Oléron offre toute sécurité aux navires.

Section I

LE HAVRE D'ÉCHOUAGE

Au début du XII^e siècle, le port primitif étant devenu insuffisant, l'on commença le creusement du hâvre qui sert aujourd'hui de refuge aux voiliers et aux navires à moteur.

Le hâvre d'échouage, ainsi appelé parce que le niveau de l'eau variant à l'intérieur avec les fluctuations de la marée, a une superficie de 32.900 ares et possède 752 mètres de quais. On y entre par une ouverture de

25 mètres de large, formée par deux tours massives construites vraisemblablement vers 1350 afin de protéger La Rochelle des incursions ennemies. Les tours Saint-Nicolas et de la Chaine étaient, paraît-il, réunies autrefois par une arcade en cintre brisé et formaient un majestueux portique d'une hauteur de 24 mètres.

Section II

LE BASSIN INTÉRIEUR

Le tonnage des navires ayant augmenté rapidement au cours du XVIII^e siècle et le trafic du port se trouvant gravement compromis par l'exiguïté du hâvre, la Chambre de Commerce réussit, après de très nombreuses difficultés, à faire creuser en 1779 un bassin à flot communiquant avec le hâvre. La construction interrompue par la Révolution, ne fut terminée qu'en 1806; ce bassin a 133 mètres de long sur 101 mètres de large et 300 mètres de quai utilisables. On y trouve une cale de carénage servant à la réparation des navires. Au nord-est une voie ferrée permet l'expédition rapide des marchandises débarquées.

Section III

LE BASSIN EXTÉRIEUR

Ce bassin à flot, commencé en 1855, fut mis en service en 1862 et allongé il y a quatre ans. Actuelle-

ment il couvre une superficie de 5 hectares et comprend 1.250 mètres de quais. Le tirant d'eau des navires pouvant y pénétrer varie de 4 m. 80 en mortes eaux à 6 m. 40 en vives eaux.

Le bassin extérieur est utilisé conjointement par les chalutiers à vapeur et les autres navires de commerce. Grâce aux efforts conjugués de la Chambre de Commerce et du Syndicat des armateurs, cinq grands magasins ont été construits sur le quai Est, chacun a 60 mètres de long et 25 mètres de large. Ces installations comprennent d'abord les bureaux des différentes associations de pêche, puis d'immenses halles où le poisson amené mécaniquement des navires est étalé sur de vastes tables où les employés le répartissent suivant espèces et catégories. Rapidement mis dans des caisses garnies de glace, les poissons sont chargés dans les wagons de la Compagnie de l'Etat dont la vaste gare de marée communique directement avec les magasins des armateurs.

Une telle organisation, à peu près unique en France, évite toute manutention inutile, toujours préjudiciable aux produits, permet des expéditions extrêmement rapides et la réalisation d'économies très appréciables.

Autour du bassin extérieur les armateurs possèdent des parcs où sont entreposés les charbons destinés aux navires.

CHAPITRE II

LA FLOTTE ET LES ENGINS DE CAPTURE

Section I

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

SUR LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE

Avant d'examiner en détail les différents types de navires constituant notre flotte de pêche, nous retracerons dans cette section les transformations en nombre et tonnage de nos bâtiments pêcheurs depuis 1913.

Effectif de la flotte de pêche française de 1913 à 1928

Années	Nombre	Tonnage
—	—	—
1913	28.296	271.228
1914	26.361	269.599
1919	18.909	172.227
1920	20.650	188.546
1922	22.149	239.417
1924	23.598	242.913
1926	23.948	276.624
1928	24.729	279.619

Les chiffres de ce tableau, s'ils font apparaître une diminution totale de l'effectif depuis 1913, montrent que le tonnage est sensiblement supérieur à celui d'avant-guerre. De très nombreux voiliers ont disparu au cours de ces dernières années et sont remplacés par des chalutiers à vapeur ou à moteur de tonnage beaucoup plus important. Cette évolution se traduit par une augmentation de rendement très appréciable, le produit moyen des bateaux de pêche en 1917 se chiffrait par 7 tonnes 67, alors qu'il atteint 10 tonnes 35 en 1928. D'ailleurs les nations étrangères comme l'Angleterre, où la pêche maritime tient une place considérable dans l'industrie nationale, ont peu à peu renoncé à l'emploi des voiliers (1).

D'autre part, voici le classement des principaux ports de pêche français en 1928, d'après le tonnage des navires.

Ports	Nombre de navires	Tonnage global
Boulogne	281	30.676
La Rochelle	553	25.801
Fécamp	155	20.401
Saint-Malo	100	20.093
Lorient	246	11.445
Groix	450	10.585
Bordeaux	167	10.051
Concarneau	670	8.873
Arcachon	80	8.433
Dieppe	106	7.678

Dans cette liste des dix premiers ports français, 6

(1) Lecourbe : *La pêche maritime*, janvier 1931.

appartiennent à la région de l'Océan et 4 à celle de la Mer du Nord et de la Manche.

Les seuls ports importants de la Méditerranée sont :
Marseille, 640 navires d'un tonnage de 2.046 tonneaux.
Sète, 306 navires d'un tonnage de 1.640 tonneaux.

Les statistiques générales du Ministère de la Marine Marchande indiquent la répartition suivante du nombre des ports, des navires et du tonnage en 1928 :

Régions	Nombre de ports	Nombre de navires	Tonnage
Mer du Nord et Manche	68	6.367	123.688
Océan	66	12.353	139.935
Méditerranée	38	4.906	11.661
Algérie	15	1.103	4.333
Totaux	187	24.729	279.617

DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE ROCHELAISE

Le port de La Rochelle n'occupait en 1913 que le cinquième rang parmi les grands ports de pêche français; après la guerre il se classa quatrième derrière Boulogne, Fécamp et Saint-Malo, et en 1926 dépassa ces deux derniers et se plaça aussitôt après Boulogne.

*Tableau montrant l'accroissement de la flotille
de La Rochelle depuis 1913*

Années	Nombres de navires	Tonnage global
1913	470	12.410
1920	354	11.545
1921	360	12.825
1922	379	15.108
1923	399	18.298
1924	420	18.345
1925	436	20.705
1926	476	21.874
1927	546	23.208
1928	553	25.801
1929	568	25.332
1930	632	29.568

Ces chiffres montrent l'augmentation continue du nombre des navires ainsi que celle du tonnage global, le total de ce dernier en léger recul pendant l'année 1929 a marqué en 1930 un nouvel accroissement par suite de l'arrivée dans notre port des chalutiers pratiquant la grande pêche. En ce moment l'écart séparant les tonnages respectifs de Boulogne et de La Rochelle doit être extrêmement faible.

Voici, en 1930, la répartition de l'armement rochelais, suivant le mode de propulsion des navires :

Genres de navires	Nombre	Tonnage
Chalutiers à vapeur	83	26.887
Navires à propulsion mécanique	158	1.457
Voiliers	391	1.224
Totaux	632	29.568

Section II

LES CHALUTIERS A VAPEUR

Après les tentatives malheureuses faites de 1866 à 1898, soit par des sociétés, soit par des armateurs, afin de doter La Rochelle de navires modernes, le progrès triompha et malgré l'hostilité des fournisseurs et des marins, l'exploitation se développa. Cependant les progrès furent assez lents jusqu'en 1914, mais dès 1920 le nombre et le tonnage des navires augmentèrent rapidement.

Le tableau ci-dessous montre la progression de la flotte à vapeur rochelaise.

Années	Nombre	Tonnage
1907	11	617
1913	30	7.200
1914	30	7.250
1920	37	9.195
1921	38	9.520
1922	44	11.810
1923	51	14.500
1924	58	15.145
1925	66	17.188
1926	79	18.304
1927	80	18.919
1928	80	21.286
1929	80	21.265
1930	83	26.887

Ces navires sont presque tous de fort tonnage ainsi que l'indique la statistique ci-dessous :

Répartition suivant le tonnage en 1930

Nombre 0 à 5 tx 51 à 100 101 à 200 201 à 500 Plus de 500

83 2 7 5 61 8

Les chalutiers rochelais, pour la plupart de construction anglaise, se distinguent par leur parfaite propreté et leur excellent entretien.

Nous pouvons les diviser en trois grandes catégories.

a) *Grand Chalutier*

Les navires de ce type qui représentent les trois-quarts de la flotte de La Rochelle, sont caractérisés par les dimensions suivantes :

Jauge minima brute : 225 tonneaux.

Longueur : 38 à 40 mètres.

Largeur : 6 m. 50 à 7 mètres.

Creux : 4 m. 50.

Puissance de la machine : 450 à 500 C.V.

Vitesse : 10 nœuds.

Capacité des soutes : 120 à 250 tonnes (la consommation en charbon est d'environ 8 à 9 tonnes par 24 heures).

Capacité des ballasts : 30 à 35 tonnes eau : (con-

Tonnage de poisson logeable : 50 tonnes.

sommation journalière : 2.000 litres).

Provision de glace : 25 à 30 tonnes.

Durée normale d'un voyage : 15 à 20 jours.

L'effectif moyen de l'équipage est de 14 ou 15 hommes comprenant : un capitaine ou patron, un second, 6 hommes dont un novice ou un cuisinier et un mousse pour le service du pont; un mécanicien, 4 chauffeurs et, à la volonté de l'armateur, un opérateur T. S. F.

Les grands chalutiers possèdent un rayon d'action qui leur permet d'aller pêcher sur les bancs de la Grande et de la Petite Sole situés à plus de 500 milles de La Rochelle ou sur des lieux de capture plus éloignés, telles que les côtes du Maroc et d'Espagne. Ces chalutiers restent en mer de 14 à 21 jours; leurs cales isothermes assurent une parfaite conservation des produits capturés. Les quantités de poissons recueillis varient suivant la saison et l'espèce; pendant l'été un navire rapporte de 35 à 50 tonnes de pêche; en hiver 10 tonnes environ.

Le prix de ces chalutiers a considérablement augmenté puisque de 1.000 livres équivalant à 250.000 francs-or en 1914, sa valeur atteint actuellement 14 à 15.000 livres, soit 1.700.000 à 1.800.000 francs.

b) *Moyen chalutier*

Les navires appartenant à cette catégorie ont une jauge variant entre 150 et 225 tonneaux. Les caractéristiques de ces bateaux se rapprochent de celles des grands chalutiers, mais la moindre capacité de leurs soutes et la puissance inférieure de leurs machines leur permettent seulement la pêche dans le Golfe de Gascogne et le Banc de Rochebonne.

c) *Petit chalutier*

Le port de La Rochelle n'abrite qu'un assez petit nombre de navires de ce type.

Le petit chalutier présente les caractéristiques suivantes :

Jauge brute inférieure à 150 tonneaux.

Longueur : 25 mètres environ.

Largeur : 5 m. 60.

Tirant d'eau : 3 m. 25.

Force développée par les machines : 270 CV.

Capacité des soutes : 30 tonnes de charbon (consommation moyenne : 3 tonnes 5 par jour).

Capacité des ballasts : 8 tonnes eau.

Provision de glace : 10 tonnes.

Vitesse : 9 nœuds.

L'équipage de ce navire comprend : un patron, un second, un chef mécanicien, trois chauffeurs, trois matelots, un novice et un mousse.

Le petit chalutier, n'ayant qu'un rayon d'action limité, reste au maximum cinq à six jours en mer et drague ainsi que les voiliers dans les « coureux » ou détroits séparant les Iles de Ré et d'Oléron et sur les fonds poissonneux du Golfe de Gascogne, depuis Arcahon jusqu'à Rochebonne.

Les chalutiers rochelais sont pourvus des instruments scientifiques les plus modernes, la plupart possèdent des postes émetteur et récepteur de télégraphie sans fil.

Nous examinerons dans le paragraphe suivant les services que cette merveilleuse invention rend aux pêcheurs.

LA T. S. F. A BORD DES NAVIRES A VAPEUR

La T. S. F. fut installée pour la première fois sur les navires français en 1911 et depuis cette époque notre pays est resté, quant au nombre des installations, en tête de tous les autres pays de pêche. A l'heure présente, plus de 250 chalutiers français possèdent la T. S. F., et 70 navires à vapeur immatriculés au port de La Rochelle en sont munis.

Cette supériorité sur les pays étrangers tient à de nombreuses causes, tout d'abord à la situation géographique des ports d'armement français, et tout particulièrement de La Rochelle par rapport aux lieux de pêche, les postes utilisés permettant d'entrer en communication avec les chalutiers même quand ils pêchent aux endroits les plus éloignés de leur rayon d'action; avec des antennes bien dégagées on a pu établir des liaisons de chalutier à chalutier entre l'Irlande et le Maroc (1.000 à 1.100 milles). De plus, l'organisation du service de T. S. F. par la Compagnie Radio-Maritime est sans contestation possible supérieure à celle existant dans les pays voisins. Cette compagnie installe les appareils à bord et se charge ensuite, moyennant une redevance variable, suivant le matériel installé, de maintenir celui-ci en parfait état de fonctionnement. L'armateur ne s'occupe donc jamais ni de l'entretien, ni des réparations

des appareils, d'autre part, la Compagnie Radio Maritime, responsable du bon fonctionnement du poste, prend toutes les mesures nécessaires à la visite et à la réparation du matériel. Elle possède des agences dans tous les grands ports de pêche français où à chaque retour le radiotélégraphiste porte un rapport sur le fonctionnement du poste, de plus la Compagnie a créé un corps de radiotélégraphistes-inspecteurs qui, voyageant sur les paquebots, donnent des instructions et des conseils aux opérateurs des navires qu'ils rencontrent.

Enfin, il faut reconnaître que les armateurs rochelais ont, dès le début de l'invention, compris les avantages que la pêche pouvait tirer de ce moyen de communication.

La T. S. F. présente en effet une incontestable utilité à plusieurs titres :

a) Elle est un précieux moyen de sécurité permettant à tous moments de signaler les avaries pouvant se produire à bord et la position exacte du navire, de sorte que le secours sera presque immédiat. Ce rôle humanitaire de la T. S. F. apparut immédiatement aux armateurs qui durent souvent imposer les appareils aux pêcheurs, ceux-ci, adversaires par principe de tout engin nouveau, s'étaient déclarés contre l'installation des postes sous le prétexte que le bruit de l'étincelle risquait d'éloigner le poisson. Cette crainte n'était nullement fondée et les marins s'aperçurent bien vite de leur erreur.

b) Grâce à la T. S. F. le patron du chalutier tient son armateur au courant de la pêche et suivant les ren-

seignements signalés, celui-ci peut donner les instructions qui lui paraissent utiles. Le patron peut également faire usage des renseignements transmis par ses collègues de la même société et profiter du passage de bancs de poissons.

Les postes installés à bord des chalutiers rochelais ont une puissance de $1/2$ à 1 kilowatt, tous sont munis d'amplificateurs qui permettent de doubler la sensibilité du récepteur normal. Malgré la puissance employée, les appareils sont peu encombrants. En outre quelques chalutiers possèdent un poste de secours ayant une source d'énergie indépendante (accumulateurs) et pouvant assurer les communications jusqu'à 120 milles de distance. De plus, un radiogoniomètre présente l'immense avantage d'établir avec une très grande précision la position du navire à tout moment.

La T. S. F. rend chaque jour d'importants services à la pêche, et augmente la sécurité du personnel navigant. Il n'est pas douteux que les services s'amélioreront au fur et à mesure que les progrès techniques permettront de nouvelles applications (de très intéressantes expériences ont été réalisées en téléphonie sans fil) et que les marins comprendront tout le profit qu'ils peuvent retirer de son utilisation rationnelle.

Nous indiquons dans le tableau ci-dessous les modifications du nombre et du tonnage des navires à vapeur depuis 1913.

Flotte à vapeur française

Années	Nombre	Tonnage
1913	356	54.237
1914	347	66.604
1920	379	57.407
1921	436	75.183
1922	476	84.772
1923	494	87.149
1924	504	88.936
1925	535	90.098
1926	566	109.449
1927	570	111.952
1928	557	117.133

L'effectif des six premiers ports est le suivant :

Flotte à vapeur des principaux ports français en 1928

Ports	Nombre des navires	Tonnage des navires
Boulogne	145	29.670
La Rochelle	80	21.286
Fécamp	40	14.635
Lorient	61	10.664
Bordeaux	11	8.976
Arcachon	29	8.024

Section III

LES VOILIERS

La flotte à voile française a diminué en nombre et en tonnage depuis l'apparition des navires à vapeur.

L'évolution a été surtout rapide depuis la guerre, bien que l'armement des bâtiments à voile ne soit pas très onéreux, le nombre de ces bateaux est en régression constante. Il faut souhaiter cependant que leur disparition ne se produise pas trop rapidement car les voiliers ont un domaine de pêche bien particulier, ils rendent de grands services aux petits ports du littoral ne pouvant recevoir des bateaux de fort tonnage et font vivre une nombreuse et laborieuse population côtière. D'ailleurs, cet armement se transforme lentement, après bien des hésitations les pêcheurs se sont rendus compte des avantages que présentait le moteur à essence comme propulseur, en leur donnant la certitude de rentrer au port dans le minimum de temps, dès leur pêche terminée. Le moteur a affranchi les marins des caprices du vent, augmenté considérablement le rayon d'action des voiliers et la sécurité de l'équipage.

Toutefois, après avoir signalé la tendance actuelle de l'armement, il faut remarquer que la flotille à voile rochelaise a beaucoup mieux résisté à la concurrence de la vapeur que les flottes des autres ports, puisqu'à La Rochelle le nombre des voiliers a augmenté depuis 1913.

Cet accroissement donne le plus éclatant démenti aux prophéties pessimistes prononcées en 1898 à l'apparition des chalutiers à vapeur. Tout comme la grande et la petite industrie, les pêches à vapeur et à voile ont leurs domaines propres, leurs produits particuliers et leurs clients spéciaux et loin de se nuire, les deux pêches

se complètent pour le plus grand avantage des consommateurs et des producteurs.

Tableau de flotte à voile rochelaise

Années	Nombre	Tonnage
1913	334	5.150
1920	313	2.290
1921	318	3.245
1922	228	4.215
1924	353	3.075
1925	357	3.415
1926	374	3.436
1927	404	3.365
1928	361	3.412
1929	333	2.971
1930	391	1.224

Ces voiliers sont, pour la plupart, d'un tonnage assez faible ainsi que l'indique le tableau suivant :

Répartition suivant le tonnage en 1930

Nombre	0 à 5 tx	6 à 10	11 à 25	26 à 100
391	322	34	16	19

Examinons, maintenant, l'effectif de la flotte à voile dans les 16 premiers ports français :

Flotte à voile des principaux ports français en 1928

Ports	Nombre de navires	Nombre des voiliers	Tonnage global
1. Saint-Malo ..	84	14.454	20.093
2. Groix	448	10.576	10.585
3. Concarneau .	648	8.502	8.873
4. Etel	291	6.709	6.746
5. Saint-Servan	58	6.112	7.292
6. Camaret	287	5.458	5.459
7. Fécamp	94	4.929	20.401
8. Port-Louis ..	312	4.757	5.059
9. Douarnenez .	327	4.490	6.720
10. Les Sables d'Olonne ...	283	3.651	4.889
11. Le Guilvinec	490	3.585	4.657
12. Audierne ..	429	3.377	4.057
13. La Rochelle .	361	3.322	25.801
14. Granville ...	209	2.928	5.120
15. Ile d'Yeu ...	84	2.810	2.991
16. Cancale	220	1.562	1.813

Nous compléterons cette étude en montrant l'évolution du nombre et du tonnage des voiliers depuis 1913.

Bâtiments à voile

Années	Nombre	Tonnage
1913	27.507	201.130
1920	19.582	127.572
1921	20.185	142.263
1922	20.705	149.820
1923	20.740	147.402
1924	21.267	144.682
1925	20.289	152.874
1926	19.812	146.417
1927	19.746	138.671
1928	18.766	128.651

Les voiliers les plus nombreux à La Rochelle appartiennent aux types suivants :

a) *Le dundee* dont la jauge brute varie entre 35 et 40 tonneaux. Sa longueur est de 15 à 18 mètres 50, sa largeur 5 mètres 50 environ. Son équipage se compose de 6 hommes.

Les navires de cette catégorie font la pêche saisonnière du thon du 1^{er} juillet à fin septembre et pratiquent l'hiver la pêche fraîche au chalut.

b) *Le sloop*. — D'un tonnage de 20 tonneaux environ, a les dimensions suivantes : longueur 10 à 12 mètres, largeur 4 mètres, il est manœuvré par 4 hommes.

Ce bateau se livre toute l'année à la pêche au chalut et son absence du port varie entre 6 et 8 jours.

c) *Le homardier*. — Navire du type précédent, mais de tonnage et de dimensions plus réduites. Au centre, une partie de la coque est transformée en vivier où l'on met les crustacés dès leur capture. La capture des langoustes, homards, tourteaux et crabes de toutes espèces se fait près du Plateau de Rochebonne et les navires ne demeurent que peu de temps en mer : 2 jours au maximum.

La flottille à voile rochelaise comprend, en outre, un grand nombre de petites unités de 4 à 8 tonneaux armés en sloop et dundee et qui pêchent à une petite distance des côtes charentaises.

Section IV

LES BATEAUX A PROPULSION MÉCANIQUE

La flottille à propulsion mécanique est la seule dont le tonnage et le nombre aient augmenté depuis 1913.

Flotille à Moteur Française depuis 1914

Années	Nombre de bateaux	Tonnage
1914	375	1.865
1919	570	2.694
1920	689	3.567
1921	819	4.589
1922	968	4.925
1923	1.162	6.736
1924	1.827	9.295
1925	2.387	13.825
1926	3.570	20.718
1927	4.674	28.355
1928	5.406	33.833

En quatorze ans le nombre des bateaux a augmenté de 5.031 unités et le tonnage de 31.968 tonnes.

Les qualités du moteur marin : robustesse, simplicité, sécurité, économie, ont ouvert à la pêche des horizons nouveaux. Les moteurs à essence et surtout les moteurs à huile lourde Diesel et semi-Diesel se perfectionnent chaque jour et sont devenus des instruments faciles à conduire, résistants et peu sujets aux avaries, ils assurent l'abondance et la régularité de la pêche.

Dès avant-guerre le nombre des navires à moteur s'était développé rapidement dans certains pays euro-

péens. Le Danemark possédait en 1912 : 2.780 bateaux à moteur; la Norvège : 5.386 et les produits de la mer récoltés dans ces deux pays avaient considérablement augmentés.

Depuis la fin des hostilités le Ministère de la Marine Marchande a organisé, avec l'aide d'associations spécialisées un certain nombre de concours et d'expositions destinés à faire connaître les avantages des moteurs marins.

Le premier concours eut lieu à Boulogne en 1923 et remporta un vif succès. Le second se tint à La Rochelle en septembre 1926 et l'on y remarqua les nombreux perfectionnements apportés aux moteurs en trois ans quant à la vitesse et la simplicité.

La répartition des navires à propulsion mécanique était en 1928 la suivante :

Mer du Nord et Manche ..	878	12.376
Océan	2.319	14.135
Méditerranée	1.648	5.832
Algérie	561	1.490
Totaux	5.406	33.833

La flotte à moteur rochelaise a suivi l'essor remarquable de la flotte française à moteur. Dans aucun autre port, en effet, le moteur à essence ou à huile lourde ne peut aider davantage la navigation qu'à La Rochelle puisque pour parvenir dans le havre d'échouage tous les

navires doivent parcourir un chenal de 2.400 mètres de longueur. Quand la mer se retire, une fausse-manœuvre légère peut immobiliser les barques à voiles durant de longues heures sur la vase qui borde le chenal et au retour de la pêche un tel retard occasionne souvent une mauvaise vente des produits ou quelquefois leur perte totale. De plus, quand le vent souffle en sens opposé à la marche du navire, l'équipage est obligé de faire des manœuvres qui exigent beaucoup de temps et malgré leurs efforts ils doivent souvent avoir recours à des navires à moteur ou à vapeur pour entrer rapidement au port.

Voici la progression du nombre et du tonnage des navires à moteur à La Rochelle :

Flottille à moteur rochelaise

Années	Nombre	Tonnage
1913	6	60
1920	4	60
1921	4	60
1922	7	83
1923	7	83
1924	9	125
1925	13	102
1926	23	134
1927	62	534
1928	112	1.103
1929	155	1.306
1930	158	1.457

Ces navires sont classés d'après leur tonnage de la manière suivante :

Répartition du tonnage en 1930

Nombre	0 à 5 tx	6 à 10	11 à 25	26 à 50	Plus de 100
158	86	43	25	3	1

Parmi ces navires, 25 pinasses sont spécialisées en été dans la pêche à la sardine.

Les bateaux à moteur ont les dimensions suivantes :

Longueur : 10 à 11 mètres.

Largeur : 3 mètres à 3 mètres 50.

Calaison : 2 mètres à 2 mètres 50.

Aussitôt après les pêcheurs d'Arcachon, les marins rochelais se sont empressés d'employer le moteur pour cette pêche, ils eurent ainsi la possibilité de naviguer au large et d'aller à la rencontre des bancs sardiniers qui, de plus en plus, s'éloignent des côtes. La certitude de pouvoir revenir à terre sûrement et rapidement permet au pêcheur d'augmenter son rayon d'action et cette évolution conduira aussi, peut-être, à diminuer le nombre des usines en les concentrant dans les ports proches des lieux de capture. La sardine est, en effet, un poisson de conservation difficile et suivant la température elle peut se gâter en quelques heures; dès que le navire à voile se trouvait pris dans le calme plat, le sort de la pêche devenait des plus aléatoires. D'après les statistiques récentes il est facile de constater que, depuis 1919, la production sar-

dinière a non seulement augmenté mais ne subit plus les formidables variations qui, avant la guerre, plongeaient certaines années les pêcheurs dans la plus profonde détresse, alors qu'elles les obligeaient à jeter le poisson lors des captures trop abondantes.

Section V

LES CHALUTS

On peut donner du chalut, en général, la sommaire définition suivante : c'est un filet en forme de sac qui, remorqué par un ou deux navires, soit sur le fond de la mer, soit entre deux eaux, capture tout le poisson qu'il rencontre sur son passage. Naturellement plus la poche sera grande, plus l'engin aura d'efficacité, tout le problème à résoudre sera donc de maintenir l'ouverture aussi béante que possible par des procédés simples permettant de manœuvrer facilement l'appareil.

Le chalut paraît avoir été utilisé pour la première fois par des marins anglais au début du siècle dernier et les a incités à s'aventurer en pleine mer. Nous allons examiner successivement les perfectionnements apportés au petit chalut primitivement employé.

a) Le chalut à perche ou à bâton

Cet engin consiste en un grand filet triangulaire terminé par une poche, l'ouverture est tenue ouverte en

largeur par une perche de 13 à 14 mètres de long formée de deux pièces de bois taillées en biseau et réunies par une forte ligature; ce dispositif permet d'éviter les rochers et la vase. A ses deux extrémités, la perche est supportée par des étriers en fer forgé d'un mètre de hauteur dont le côté plat repose sur le fond de la mer et qui maintient au-dessus du sol la partie supérieure du filet lacée sur la perche. Une fois que le poisson est engagé dans cette poche il ne peut plus en sortir par suite de la vitesse du navire remorqueur.

Cet engin présente comme dimensions maxima 14 mètres de largeur, 80 centimètres de hauteur et de 20 à 30 mètres de profondeur. Un tel chalut ne se prête pas à une pêche industrielle et n'est plus employé à La Rochelle que par les petits voiliers pratiquant, près des côtes, la capture du poisson fin.

b) *Chalut à panneaux ou otter-trawl*

C'est encore en Angleterre que, vers 1884, apparut cet engin de capture, il doit son nom aux deux panneaux de bois qui le limitent en largeur et remplacent la perche. L'ouverture de la poche s'obtient en largeur par les panneaux reliés obliquement au câble de remorque par une armature formant patte d'oie, de façon à ce que la pression de l'eau, agissant comme l'air sur un cerf-volant, les force à s'écarter en sens opposés.

L'ouverture maximum de ce filet est de 22 à 25 mètres en largeur, l'écartement en hauteur est assuré

par les panneaux de 1 m. 30 de haut environ. Une ralingue composée d'un câble d'acier et munie de rouleaux de bois d'orme forme la partie inférieure du filet. La ralingue supérieure est une simple aussière qui supporte le dos du filet, toutes deux sont tendues, pendant la marche, entre les panneaux. A l'intérieur de la large poche formée par le chalut lui-même, un filet de mailles plus étroites emprisonne le poisson capturé.

L'otter-trawl a constitué un réel progrès sur le chalut précédent et il permit jusqu'en 1924 l'extension de la pêche industrielle. L'apparition en France de cet instrument de capture, à la fin du siècle dernier, suscita une très violente émotion dans tous les milieux maritimes, les protestations et même les menaces des pêcheurs furent nombreuses. Parmi les documents relatant cette agitation, citons quelques passages d'une lettre signée par plus d'un millier de pêcheurs du sous-arrondissement de Rochefort et envoyée en juin 1898 au Ministre de la Marine :

« Nous soussignés, armateurs, patrons de pêche et matelots, délégués par nos collègues et par les marins pêcheurs des Sables-d'Olonne, de La Rochelle, Rochefort, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de l'Ile d'Yeu, avons l'honneur de vous exposer ce qui suit : les marins pêcheurs voient avec inquiétude leur industrie gravement menacée par l'emploi d'un filet de pêche dit à panneaux ou otter-trawl, destructeur outre mesure, dont se servent les bateaux à vapeur chalutiers. L'emploi de ce filet est préjudiciable à tous les points de vue :

« 1° Il dévaste les fonds de la mer par suite de son développement exagéré et il capture une quantité de poissons telle que ces fonds seront bientôt épuisés.

« 2° Il ruine la pêche à voile puisque les marins, n'ayant pas de ressources suffisantes, ne peuvent supporter cette concurrence, il ruinera par conséquent toutes les industries se rattachant à la pêche à voile.

« 3° L'emploi du filet destructeur dit « otter-trawl » ruinant ainsi la pêche à voile, entraîne fatalement la désertion des marins qui s'y livrent et qui vont abandonner une profession ne leur procurant plus les ressources nécessaires pour vivre; abandon qui portera un grave préjudice à la marine de l'Etat ».

Heureusement, ces noires prophéties ne se sont pas réalisées, d'ailleurs cette pêche eût-elle entraîné une rapide disparition du poisson, il était impossible aux autorités publiques d'interdire cet engin de capture à nos nationaux, étant donné que, depuis de nombreuses années, les chalutiers anglais et allemands venaient faire à la limite de nos eaux territoriales des pêches que nous ne pouvions point interdire.

Dès son introduction dans la pêche commerciale il devint bien vite évident que les chalutiers qui en firent usage augmentèrent leur pêche de 30 % environ, parfois même davantage. Son efficacité était remarquable pour la capture des gros poissons ronds; de plus, il permit aux navires d'aller explorer des régions où l'emploi du chalut à perche eût été impossible.

Mais déjà, quelques années avant la grande guerre,

on s'était rendu compte de la diminution du rendement de l'otter-trawl. Après avoir combattu de 1914 à 1918 de la glorieuse façon que l'on connaît les sous-marins ennemis, les chalutiers revenus à leur pacifique métier firent quelques belles pêches sur les fonds familiers qui s'étaient reposés et repeuplés pendant les hostilités. Ces résultats furent de courte durée; trois ou quatre ans plus tard on vit les pêches du merlu fléchir aussi bien dans le Golfe de Gascogne que sur le banc de la Grande Sole. Le chalutage mondial traversa une crise terrible et fût à la veille d'une ruine complète, car les frais d'exploitation des navires dépassaient la valeur des captures. Cette débâcle fut heureusement conjurée par l'apparition du filet Vigneron Dahl qui, tout à coup, permit d'augmenter dans des proportions considérables la production des chalutiers.

c) *Le chalut Vigneron-Dahl ou french gear*

Cet engin de pêche fut imaginé par M. J. Vigneron, armateur à Sète et mis au point après de longues recherches et expériences grâce à la collaboration de MM. Dahl et W. F. Black.

Le chalut est une heureuse combinaison de l'otter-trawl et du filet bœuf, aussi importe-t-il d'indiquer le principe de la pêche aux bœufs telle qu'elle est actuellement pratiquée dans la Méditerranée.

L'antique filet bœuf, ou gangui, a la forme d'une senne c'est-à-dire d'un sac muni de deux longues ailes,

traîné par deux bateaux qui, à une distance de 80 à 150 mètres, naviguent parallèlement comme deux bœufs traçant leur sillon. Chaque bateau tire une des ailes du chalut par l'intermédiaire d'un câble appelé « fune », mesurant de 1,000 à 1.500 mètres de longueur.

Le pouvoir de capture du filet est très sensiblement augmenté par l'action des funes de remorque celles-ci, plus denses que l'eau, traînent au fond de la mer sur la moitié de leur longueur environ et soulèvent des nuages de vase qui effraient le poisson et le rabattent dans le filet. L'efficacité de ces funes paraît indéniable car la pêche augmente toujours quand leur longueur croît. De plus, tous les marins ayant pratiqué la pêche aux bœufs ont remarqué que les marsouins, habiles pêcheurs, se posaient entre les câbles de remorque bien en avant du filet ce qui indique qu'ils recueillaient en cet endroit une quantité appréciable de poissons. Ce filet n'étant limité en largeur par aucun dispositif rigide son action augmente avec l'écartement des deux bateaux qui le remorquent, lequel peut croître jusqu'à la distance où il est possible de maintenir les navires sur la même ligne. On obtient l'ouverture en hauteur en fixant sur la ralingue supérieure une série de flotteurs en liège qui la maintiennent légèrement ballonnée. Le filet bœuf, traîné par deux bateaux de 45 tonneaux et de 100 C. V. par exemple, peut avoir en largeur une envergure de 50 à 70 mètres et une hauteur de 2 à 3 mètres.

Cet engin se prête donc à une pêche intense mais il présente d'abord le gros inconvénient d'exiger deux

navires, ceci double le capital employé et les frais d'exploitation, de plus si l'un des navires subit une avarie quelconque l'autre reste sans utilité; la manœuvre nécessaire pour remonter le filet est longue et difficile. Enfin l'engin ne peut fonctionner par gros temps ou la nuit en raison de l'impossibilité où l'on se trouve de régler l'alure des navires remorqueurs.

Le dispositif inventé par MM. Vigneron, Dahl et Cie permet d'utiliser les avantages dûs à la grande ouverture et à la forme du filet bœuf ainsi que l'action des funes tout en n'exigeant qu'un seul navire. La principale originalité du filet Vigneron-Dahl a consisté à fixer les deux panneaux non plus aux extrémités de la poche comme dans l'otter-trawl, mais à un point convenable des funes de remorque, à une distance de 5 à 150 mètres du filet lui-même. Les panneaux, reliés aux câbles par un appareil formant patte d'oie et exposé plus haut, maintiennent le filet ouvert en largeur.

Nous avons indiqué que la poche du filet bœuf était maintenue béante en hauteur par un chapelet de flotteurs en liège, ceux-ci donnaient d'excellents résultats à des profondeurs comprises entre 100 et 250 mètres. Mais quand, avec de gros chalutiers, MM. Vigneron-Dahl employèrent l'appareil à des profondeurs supérieures ils constatèrent que l'engin ne donnait plus aucun résultat. En effet sous la pression croissante de l'eau les flotteurs diminuaient de volume, la densité augmentant, le liège s'imprégnait d'eau et perdait toute force ascensionnelle. Or, le merlu qui forme la majeure partie des captures

faites par les chalutiers rochelais est recueilli souvent à des profondeurs atteignant 400 mètres, il fallait trouver des flotteurs pouvant supporter une pression de 35 à 40 kilogrammes par centimètre carré, les inventeurs cherchèrent une solution à ce difficile problème. MM. Vigneron et Dahl et Cie essayèrent sans succès des flotteurs constitués par des métaux de faible densité, puis eurent l'idée de maintenir la partie supérieure du filet à l'aide de bouteilles de Champagne, le résultat fut concluant. On substitua à celles-ci, des boules de verre que l'on put acquérir à bas prix car à ce moment les stocks de guerre renfermaient une très grande quantité de ces ustensiles qui, durant les hostilités, servaient à soutenir les filets tendus contre les sous-marins ennemis. Ces flotteurs de verre garnis d'une enveloppe protectrice permettent d'utiliser le chalut Vigneron-Dahl à n'importe quelle profondeur et ont été adaptés depuis à d'autres filets (filet bœuf, en particulier).

Les dimensions du chalut Vigneron-Dahl comparées à celles de l'otter-trawl sont les suivantes :

	Vigneron-Dahl (en mètres)	Otter-trawl (en mètres)
Ouverture	45 à 50	25
Hauteur	6 à 8	1,20
Longueur	43 à 48	28

Les panneaux sont plus petits que ceux du chalut ordinaire, les câbles plus minces. La grande légèreté de l'appareil permet de l'employer sur des fonds vaseux.

elle diminue la consommation du navire en combustible, en augmente le rayon d'action et réduit l'usure de la machine ou du moteur. Enfin le poisson recueilli se présente en meilleur état, le filet étant moins aplati que l'otter-trawl.

Toutes ces recherches, prolongées durant plus de huit années, ont coûté des sommes importantes aux inventeurs, ils ont eu l'honneur de conjurer la crise qui sévissait alors dans l'industrie de la pêche maritime; sans exagération, on peut affirmer que le magnifique essor qui a fait de La Rochelle le deuxième port de France est dû en grande partie à leur invention. Depuis, ce dispositif a été employé par tous les ports français et dans tous les pays de grande pêche : Angleterre, Allemagne, Japon, U. S. A., Chine, etc... et MM. Vigneron-Dahl sont devenus conseillers techniques, en matière de chalutage, de la Fédération technique des armateurs britanniques.

En France, l'invention qui à l'origine suscita railleries et ironies fut, dès que l'on s'aperçut de sa valeur, la proie de multiples contrefacteurs. La validité des différents brevets pris par MM. Vigneron-Dahl fut contestée et donna lieu à de longs et multiples procès.

MANŒUVRES DU CHALUT

Les manœuvres du chalut présentent d'assez grosses difficultés et un effort considérable à bord des voiliers où elles s'exécutent à bras d'hommes, sur les chalutiers à vapeur on emploie des moyens mécaniques.

La mise à l'eau s'effectue de la manière suivante : le navire se met en travers du vent, le panneau avant est glissé à la mer puis le filet et le panneau arrière en dernier lieu. La résistance de l'eau fait gonfler la poche et il ne reste plus qu'à filer les funes d'une longueur égale à cinq ou six fois la profondeur de la mer.

La relève s'opère après trois ou quatre heures d'immersion, temps appelé en termes maritimes, « le trait de chalut ». Cette opération est plus délicate que la mise à l'eau surtout par gros temps, et exige beaucoup d'adresse et de présence d'esprit. Dès que le chalut arrive le long du navire on le saisit en son milieu par une aussière et on le hisse à un mât pour que le poisson se trouve placé à une certaine hauteur au-dessus du pont. On desserre alors l'amarrage qui ferme le fond du chalut et les poissons tombent sur le pont dans un petit parc formé par quelques planches. Chaque chalutier est muni de deux chaluts et emporte des panneaux et des filets de rechange en cas d'avaries.

Section VI

LES FILETS ET LES LIGNES

a) *La pêche à la sardine*

Les pinasses rochelaises capturent les sardines à l'aide de filets légers et délicats car les poissons se dété-

riorent au moindre contact. La taille des sardines étant très variable, chaque navire possède un jeu de filets allant du moule de 40 millimètres à celui de 60 millimètres. Afin de les rendre moins visibles, les filets sont teints en bleu par les pêcheurs eux-mêmes mais la couleur ne tient généralement que pendant quelques semaines. Depuis 1925, grâce aux efforts de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes plusieurs colorants ont été employés dont l'action dure infiniment plus longtemps que les teintures ordinaires.

Les filets mesurent environ 40 mètres de long et comprennent 6.000 mailles, la partie supérieure garnie de carrés de liège flotte à la surface de l'eau et la ralingue inférieure est lestée par des petits plombs. Aussitôt jeté à l'eau le filet forme une nappe verticale, le patron du navire lance de part et d'autre des poignées de rogue ou œufs de morue et la sardine en se précipitant sur l'appât s'accroche aux mailles du filet. Quand le patron estime que la capture est importante, fait qu'il constate par l'enfoncement des lièges, on retire le filet et en le secouant les sardines se dégagent et tombent dans le bateau.

a) *La pêche au thon*

Pour cette capture on emploie la ligne flottante et traînante. Les dundees (de 30 à 60 tonneaux) qui pratiquent cette pêche sont munis de longues perches flexibles placées le long du mât et que l'on abat presque

horizontalement de chaque côté du navire au moment de la pêche. Sur les perches on accroche 5 à 6 lignes munies d'un hameçon. On amorce avec des morceaux d'étoffe grossièrement taillés en forme de poissons ou avec une touffe de paille de maïs.

La pêche se fait sous voiles par bonne brise et grand sillage de préférence ; les appâts sautillent à la surface de l'eau, les thons les engloutissent avec une voracité extraordinaire. Ces poissons sont pourvus d'une force musculaire considérable, il faut les laisser s'épuiser avant de les hisser à bord où les pêcheurs les tuent d'un coup de poinçon dans la tête.

b) *Capture des crustacés*

Les crustacés (homards, langoustes, crabes) sont pris ordinairement à l'aide de casiers : pièges cylindriques de 0 m. 85 de long et de 0 m. 65 de diamètre. Le casier est formé de six cercles de bois reliés par des baguettes d'ajonc, on ferme l'une des extrémités par un filet tendu alors que l'autre qui constitue l'entrée a la forme d'un tronc de cône, devant la plus petite base placée à l'intérieur de l'engin on dispose un appât. Les casiers sont mouillés sur des fonds choisis à l'avance, ils sont munis d'un orin à l'extrémité supérieure duquel flotte une petite bouée de liège qui permettra de les retrouver.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION ECONOMIQUE DE LA PECHE

Section I

Quantités et valeur des produits débarqués

En 1913 la pêche en bateau a produit 217.260.371 kilogrammes évalués à 111.420.961 francs. Les dernières statistiques publiées par le Ministère de la Marine Marchande indiquent pour l'année 1928, un poids de 270.457.000 kilogrammes et une valeur supérieure à 1.430.000.000 francs, soit une augmentation de 53.196.629 kilogrammes sur les tonnages pêchés avant-guerre. Il semble plus difficile de comparer les valeurs étant donné la dépréciation de notre monnaie.

La pêche fraîche dont nous nous occupons dans ce chapitre s'élève de 169.768.000 kilogrammes en 1913, à 212.277.000 en 1928, soit une augmentation de 42.509.000 kilogrammes.

Un tableau va nous montrer la rapide progression du poisson capturé à La Rochelle.

Années	Quantités	Valeur
1913	11.453.900	8.458.500
1920	11.786.274	31.068.228
1921	15.224.325	36.853.152
1922	17.183.581	39.651.542
1923	19.991.795	46.710.045
1924	22.137.784	70.449.213
1925	19.302.246	60.084.886
1927	16.530.501	102.000.120
1928	19.884.055	107.599.758
1929	19.006.085	106.321.433
1930	20.703.798	112.026.353

Afin de montrer la situation de La Rochelle vis-à-vis de ses concurrents, comparons les quantités de marée fraîche débarquée dans les principaux ports français en 1928.

Boulogne	54.592 tonnes
La Rochelle	19.884 tonnes
Lorient	15.538 tonnes
Fécamp	11.977 tonnes
Arcachon	10.802 tonnes

L'examen de ces chiffres fait immédiatement ressortir que La Rochelle occupe, au point de vue du tonnage des produits capturés, la deuxième place, immédiatement après Boulogne.

De plus, il convient de remarquer que la richesse de ce dernier port est due en majeure partie aux pêches saisonnières des harengs et des maquereaux; or, ces

poissons ne sont généralement pas consommés frais. La Rochelle semble donc être le premier port français de marée fraîche et vendue sans aucune préparation, en outre la pêche faite par les navires rochelais présente le gros avantage d'être pratiquée toute l'année.

Section II

ETUDE DES DIFFÉRENTS PRODUITS CAPTURÉS

A. — Les Pêches permanentes

a) Le Merlu

Dans un brillant discours prononcé à la semaine des pêches rochelaises de 1921, M. Edouard Le Danois, Directeur de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes parlait du merlu en ces termes : « Dans tout royaume, il y a un souverain ; dans la Mer du Nord, ce souverain est le hareng (King-herring, comme l'appellent les Anglais) sur la Grande Sole et sur tout le littoral océanique, le roi de la pêche est le Merlu... l'Océan est son domaine propre et il s'en écarte peu. »

Ce poisson appelé merlu sur la côte océanique, est connu à Paris sous le nom de colin, à Boulogne c'est le canapé et le « haké » en Angleterre. Le nom de merlu lui a été donné la première fois en 1553 par Pierre Bélon, ce paraît être une déformation des mots latins

maris lucius ou brochet de mer. Il appartient à la famille des Galidae ainsi que la plupart des poissons ronds tels que la morue, l'églefin et le merlan.

Le merlu vit de préférence dans les eaux tempérées dont la teneur en sel dépasse 35 p. 1.000 et se trouve généralement à une profondeur de 100 à 600 mètres. C'est un poisson de grande ressource dont la croissance s'accomplit rapidement, elle varie d'ailleurs suivant la race et le sexe, il voyage beaucoup et chaque banc fréquente chaque année les mêmes fonds. On en pêche toute l'année dans le Golfe de Gascogne, mais la marche de ses migrations, dictée par des lois physiologiques, paraît être celle-ci. A partir de novembre à janvier, il apparaît sur les côtes de Mauritanie, du Maroc et du Portugal. Puis, commence la fuite vers le Nord, de février à juin, il fréquente le Golfe de Gascogne; durant l'été sa région favorite est le banc de la Grande Sole où s'effectue la ponte. A ce moment le merlu fatigué et insuffisamment nourri commence une chasse qui l'entraîne dans la Mer du Nord jusqu'à la latitude des îles Feroë et Shetland, où il poursuit les bancs de harengs et de maquereaux.

b) La Dorade

Elle occupe le deuxième rang dans la pêche de nos chalutiers; c'est un poisson de couleur rose appartenant à la famille des spares dont les autres membres sont les grondins et les rougets ou surmulets. La dorade se ren-

contre dans le Golfe de Gascogne, surtout durant l'été, car elle préfère les eaux chaudes et elle abonde en toutes saisons sur les côtes espagnoles et marocaines.

c) Les autres poissons capturés

Les voiliers pêchant plus près des côtes charentaises et autour des Iles de Ré et d'Oléron capturent toutes les espèces de poissons fins qui abondent, la plupart appartiennent à la famille des Pleuronectes, les plus connus sont : la plie, la limande, la sole, le turbot, la barbue, le pocheteau et la raie cartilagineuse, celle-ci pourvue de nombreuses dents serrées comme celles d'une lime peut broyer les plus résistantes coquilles.

Tous ces poissons vivent aplatis sur les fonds sablonneux dans une immobilité presque complète. Par suite d'une curieuse adaptation à ce genre de vie les deux yeux viennent se placer du même côté, la bouche se déplace et le côté où se trouve les yeux se pigmente alors que l'autre reste blanc.

B. — *Les Pêches saisonnières*

a) Le Thon

Le thon blanc ou germon (*tynnus alalonga*) est un des plus gros poissons des mers tempérées, sa taille peut atteindre deux mètres, sa peau ressemble à une

cuirasse de couleur gris fer, il fréquente les eaux dès que leur température atteint 14°. Les thons vivent en troupes plus ou moins nombreuses, autrefois on le rencontrait à 30 milles des côtes et même quelquefois plus près. A l'heure actuelle, et en raison de circonstances dont les causes n'ont pas été expliquées mais que l'on attribue généralement à la présence de nombreux vapeurs sillonnant le Golfe de Gascogne, il est nécessaire de s'éloigner au delà d'une ligne allant d'Ouessant au cap Finistère (pointe nord-ouest de l'Espagne) pour faire d'abondantes captures. Partant de l'Ile Madère en mai, le germon se rencontre dans le Golfe de Gascogne de juin à juillet, puis se dirige vers la Grande Sole et disparaît en septembre au large de l'Irlande.

Cette pêche a pris une énorme extension pendant ces dernières années à la suite de la crise de la pêche à la sardine, elle donne d'intéressants bénéfices.

b) La Sardine

Ce poisson appartient à la famille des Clupées et a une taille moyenne de 18 centimètres. Il vit en bancs contenant des milliards d'individus. On ne sait que fort peu de choses sur ses migrations. On trouve la sardine pendant presque toute l'année sur les côtes méridionales de l'Espagne, ainsi que sur les rivages marocains, elle apparaît en quantités variables suivant les années dans le Golfe de Gascogne sans jamais dépasser la pointe

de Camaret, et paraît préférer les eaux dont la température est supérieure à 12°.

Le tableau ci-dessous indique la part revenant à chaque produit dans les captures faites par les navires rochelais.

*Quantités et Valeur de la Pêche fraîche débarquée
à La Rochelle en 1930*

Désignation des genres de pêche	Quantités (kgs)	Valeur (francs)
Merlus ou colins	7.228.454	58.427.000
Soles	297.740	6.967.750
Raies	1.114.477	4.776.630
Poissons divers	11.504.362	37.637.318
Sardines	131.525	659.360
Thons	36.950	258.650
Homards	61.370	1.249.100
Langoustes	5.590	174.325
Crabes	80.450	309.800
Crustacés divers	196.520	1.287.520
Maquereaux	46.350	278.100
Totaux	20.703.798	112.026.353
Pétoncles	3.665 hl	549.750

Section III

LES LIEUX DE PÊCHE

D'après les migrations des poissons récoltés par les navires rochelais, on peut constater que les principaux lieux de pêche sont, outre les pertuis, le Golfe de Gas-

cogne, la Grande et la Petite Sole, un simple coup d'œil jeté sur une carte démontre la situation privilégiée de La Rochelle vis-à-vis de ces différents endroits.

Le célèbre banc de la Grande Sole est situé à 400 milles de notre port entre le 49° et le 50° de latitude nord et par une longitude d'environ 11° W. G., il s'étend sur une surface de 800 kilomètres. M. Le Danois (1) a fait de ce lieu de pêche l'intéressante description suivante : « Bien au delà de la limite de la zone côtière, l'ancien continent se prolonge sous l'Océan. Un vaste plateau formé, dans le fond sous-marin, une large étendue qui déborde la terre et qui en est la logique continuité. C'est d'abord une pente douce, faiblement marquée de monticules et de collines basses qui s'enfoncent jusque vers 200 mètres. Toute cette région présente d'étranges fjords et de curieux estuaires qui rappellent et les fjords d'Irlande et les larges estuaires de nos petits fleuves bretons, mais seuls les courants marins les parcourent maintenant, car le lent travail des siècles a progressivement enfoncé sous la mer les lignes de nos anciens rivages.

Profonde de 140 à 150 mètres, la plus large de ces vallées court du N.-E. au S.-O. : les pêcheurs la nomment : la souille de la Grande Sole. Vers l'ouest, une grande hauteur la surplombe, c'est le banc lui-même, le banc de la Grande Sole... Au bord de ce grand plateau,

(1) Conférence prononcée à la Semaine des Pêches rochelaises (juillet 1921).

brusquement s'arrêtent les derniers contreforts du vieux monde; une falaise de 1.000 mètres s'escarpe au-dessus des grandes profondeurs, soutenant dans la vertigineuse descente, de prodigieuses végétations coralliennes. Au delà s'étend le mystérieux domaine des fonds abyssaux, où, dans le silence et l'obscurité, passent d'étranges formes de poissons dont l'étude reste le domaine des océanographes, mais que la difficulté de leur capture rend étrangères à nos pêcheurs. »

La richesse fabuleuse de ces fameux fonds exploités simultanément par Français et Anglais a diminué considérablement. Aussi les chalutiers rochelais sont-ils obligés d'aller jusque sur les côtes du Maroc, banc d'Arguin, ainsi que sur les côtes nord et ouest de l'Espagne.

Dans le Golfe de Gascogne les chalutiers pêchent sur les rebords du Plateau continental qui au large de la côte océanique française s'étendent à une distance variant entre 100 et 200 kilomètres en s'enfonçant d'abord en pente douce jusqu'à 300 mètres environ, puis s'effondrent brusquement. Ce rebord de la cuvette océanique est connue par les pêcheurs sous le nom des « Grands accores » ou bordure des grands fonds. »

Dans cette zone de pêche, le Plateau de Rochelbonne situé par 40° 10' environ de latitude nord et 2° 40' W. de Greenwich est particulièrement fréquenté par les navires rochelais.

En outre et ainsi que nous l'avons déjà signalé, les pertuis avoisinant La Rochelle constituent des champs de capture de moyennes profondeurs contenant en grande

quantité toutes les espèces de poissons fins très recherchées des consommateurs.

Ces lieux de pêche offrent aux animaux qui y vivent une nourriture particulièrement substantielle composée d'algues, croissant seulement sur ces fonds. Les poissons acquièrent là une taille et une saveur très appréciées.

CHAPITRE IV

LE PERSONNEL NAVIGANT

Section I

RAPIDE HISTORIQUE DE L'INSCRIPTION MARITIME

Le recrutement des marins de guerre se pratiqua pendant de longues années par le système de la presse, à l'occasion d'une guerre ou d'une expédition navale quelconque, on établissait une surveillance autour des ports et on enrôlait de gré ou de force tous les matelots qui s'y trouvaient, qu'ils soient français ou étrangers. La marine augmentait considérablement au moment des guerres et la paix revenue, les équipages étaient licenciés. Ce système rudimentaire et barbare suscitait de violentes récriminations et se montrait incapable de fournir de bons et fidèles marins. Louis XI essaya de former un corps de marins professionnels auxquels il accorda divers privilèges, mais ces essais continués d'ailleurs par Henri II ne donnèrent point de résultats satisfaisants.

Colbert, par une ordonnance du 17 septembre 1665 pratiqua à titre d'expérience, l'enrôlement de tous les

matelots dans les gouvernements de La Rochelle, Rochefort, Îles de Ré et Oléron et les divisa en trois classes : « L'une desquelles, disait l'Ordonnance, sera censée engagée dès le premier jour de l'an, sous la caution des commissaires des côtes maritimes pour servir sur les vaisseaux de Sa Majesté et les deux années suivantes sur les vaisseaux marchands et ainsi les dites classes auront à rouler alternativement sur les vaisseaux de guerre de Sa Majesté et sur ceux des négociants. » L'essai ayant réussi, le système des classes fut étendu par Ordonnance du 22 septembre 1668 à tous les marins des côtes françaises à l'exception de Dunkerque, cette ordonnance créa véritablement l'Inscription Maritime et interdit formellement aux marins sous des peines très sévères de prendre service à l'étranger. Corrélativement aux charges imposées aux gens de mer, l'Ordonnance les exempta du service du guet, du logement des soldats et de certains impôts; une solde leur était accordée et des hôpitaux spécialisés étaient créés à Rochefort et à Toulon à leur intention.

Le régime des classes se heurta à de nombreuses difficultés pratiques, le roi exigeait à bord des navires marchands un minimum de confort et une nourriture suffisante, les capitaines résistèrent et organisèrent un sabotage systématique de l'institution.

L'ordonnance du 31 octobre 1784 substitua un régime de rôles individuels à la levée par classes, les soldes furent révisées et la conduite de retour au port d'attache devint obligatoire.

La loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) divisa les inscrits en quatre catégories :

- 1° Célibataires;
- 2° Veufs sans enfants;
- 3° Hommes mariés;
- 4° Pères de famille,

chacune ne devant être levée qu'après épuisement de la précédente, en fait de 1795 à 1835 toutes les classes furent appelées. Une loi du 9 janvier 1835 établit le système de la levée permanente, resté en vigueur sauf des modifications de détail.

L'armée de mer est actuellement régie par la loi du 24 décembre 1896 qui codifia de nombreux textes d'époques variées, puis de multiples lois vinrent compléter l'organisation, dont les principales sont celles des 14 juillet 1908, 30 décembre 1920, 14 août 1924, 31 juillet 1925, 13 décembre 1926 portant Code du Travail Maritime, 17 décembre 1926 ou code disciplinaire et pénal et enfin la Loi du 27 décembre 1927.

L'énoncé seul de ces textes aussi nombreux que touffus suffit à montrer les difficultés qui résultent de leur interprétation et le besoin urgent d'une refonte totale.

Nous allons examiner les grandes lignes du régime actuel.

La loi du 24 décembre 1896 dans ses articles 1 et 2 déclare que « tous les Français se livrant à *titre professionnel* à la navigation maritime doivent être inscrits sur des registres matricules qui sont tenus dans les

bureaux de l'Inscription Maritime ». A cet effet on a divisé le littoral en quarante-six quartiers pour la France et quatre pour l'Algérie, à la tête de chacun a été placé un administrateur de l'Inscription Maritime.

L'inscription est prise avec l'autorisation du père ou du tuteur à partir de douze ans si l'enfant est muni de son certificat d'études et à treize ans s'il n'en est pas pourvu. Jusqu'à dix-huit ans, les marins demeurent inscrits provisoires, après cet âge, et à condition d'avoir accompli plus de dix-huit mois de navigation, ils deviennent inscrits définitifs. A partir de cinquante ans sans abandonner leurs fonctions à bord d'un navire, ils rentrent dans la catégorie hors service. Les inscrits sont radiés d'office s'ils demeurent trois ans sans naviguer et sur leur demande, mais dans ce cas ils doivent rester un an ensuite sans naviguer.

A. — Obligations

1° La charge la plus lourde imposée aux inscrits maritimes est le service dans les équipages de la flotte, sa durée a été fixée à 7 ans dont 5 ans de service effectif et 2 ans dans la disponibilité. En général les inscrits accomplissaient de 42 mois à 50 mois de service normal. L'Inscription Maritime constitue pour les marins depuis deux siècles et demi, un système de recrutement analogue à celui que les lois contemporaines ont appliqué à tous les citoyens, mais depuis la guerre les réductions de service dans l'armée de terre qui, de trois ans a été

ramené à un an, a eu pour corrolaire une diminution légère du service des marins. Depuis le 15 mai 1930, les inscrits maritimes définitifs sont envoyés en congé illimité dès qu'ils ont accompli 26 mois de service effectif. Contrairement à ce qui existe pour l'armée de terre, la durée du service effectif des inscrits maritimes n'est pas fixée par une loi mais par une circulaire ministérielle suivant les besoins de la Marine.

2° En second lieu, l'inscrit reste sa vie durant, sous une sorte de tutelle administrative. Il ne peut, comme tout le monde, louer ses services et son travail, tout contrat ne peut avoir de valeur qu'après l'intervention de l'administrateur de l'Inscription Maritime. Les conditions d'engagement ne deviennent définitives qu'après inscription au rôle de l'équipage (1).

B. — *Prérogatives*

Afin de compenser ces lourdes charges, l'inscrit maritime bénéficie de certaines prérogatives dont quelques-unes ont diminué de valeur par suite des lois sociales récentes.

a) Les inscrits maritimes jouissent depuis la loi du 1^{er} mai 1888, du monopole de la pêche côtière.

b) Ils bénéficient, sous certaines conditions, de concessions temporaires gratuites de parcelles du domaine

(1) Bronkhorst, Henensal, Lesage : *Manuel du Patron à la Pêche*, page 379.

public maritime afin d'y installer des parcs à huîtres; cependant d'autres qu'eux, peuvent en obtenir.

c) L'Etat donne à ses inscrits une pension de retraite appelée demi-solde, ici le droit maritime a devancé de près de deux siècles le droit terrestre, puisque les retraites ouvrières et paysannes n'ont été instituées que par la loi du 5 avril 1910. Le taux de la pension fixé par la loi du 30 décembre 1920 a été majoré par des lois postérieures et varie proportionnellement aux grades et titres entre 4.800 et 2.700 francs par an. C'est la Caisse des Invalides de la Marine qui sert ces sommes aux marins, elle est alimentée au moyen de versements effectués par ceux-ci et par les armateurs. Cependant à ce point de vue les lois récentes sur les assurances sociales ont fait disparaître les avantages que ces pensions donnaient aux inscrits et les a même placés dans une situation inférieure à celle des autres salariés.

L'Inscription Maritime, qui depuis plus de trois siècles, a assuré le recrutement de notre marine de guerre, a fait l'objet de violentes critiques; incontestablement un rajeunissement et une réadaptation paraissent indispensables, mais il est juste de constater la profonde transformation du milieu maritime. Le nombre des inscrits levés pour le service de la flotte ne cesse de décroître d'année en année. Avant guerre, il dépassait 5.000, était encore de 4.062 en 1924, 3.822 en 1925, 3.209 en 1926, 3.174 en 1927 et moins de 2.900 en 1928, soit une diminution de 1.162 en quatre ans. Autrefois la similitude de métier était complète entre le service sur

les navires de guerre et sur les barques de pêche, le machinisme moderne a changé tout cela. Avec la navigation à vapeur l'habileté professionnelle disparaît, le mécanicien seul devient indispensable, les hommes de la machine ont remplacé les hommes de la mer et l'esprit est celui de l'ouvrier citadin.

On doit reconnaître que la situation de la marine de guerre est dûe en grande partie à la désaffection des jeunes gens du littoral pour le dur et périlleux métier de pêcheur. Beaucoup d'habitants des régions continentales ignorent encore les graves et multiples dangers qui guettent à chaque instant les marins, les épouvantables sinistres de l'été passé sont venus les rappeler tragiquement mais, hélas, très vite « le temps sur le sombre océan jette le sombre oubli ». Les villes avec leurs multiples distractions offrent aux jeunes marins ainsi qu'aux paysans des avantages auxquels ils résistent de plus en plus difficilement. Les marins ne trouvent ni dans les salaires, ni dans les prérogatives de l'Inscription Maritime, une compensation aux longues séparations de leurs familles et aux risques courus.

Nous avons montré l'inquiétante diminution de l'effectif des inscrits maritimes, résultant de l'état d'esprit des jeunes générations qui, abandonnant les habitudes ancestrales, examinent les avantages et les inconvénients du métier de pêcheur. Puisqu'il y a en mer plus de risques, plus de fatigues, plus de charges militaires et moins de bien-être qu'à terre, il est nécessaire, si la France veut demeurer une grande nation maritime,

d'accorder aux marins des avantages supérieurs à ceux que d'autres industries peuvent leur offrir.

Nous nous permettrons d'indiquer les remèdes qui seraient susceptibles d'apporter une atténuation à la crise actuelle.

a) Avantages de salaires

Bien que l'armement accorde aux inscrits maritimes des salaires environ cinq fois supérieurs à ceux d'avant guerre, cette rémunération demeure insuffisante. Il faut en effet reconnaître qu'avant 1914 les salaires étaient extrêmement faibles et que le coût de la vie dépasse souvent le coefficient d'augmentation accordé.

Si l'armement, dont l'exploitation devient chaque jour plus aléatoire, peut difficilement augmenter ses dépenses, l'Etat doit l'aider au moyen de primes ou plus simplement en réduisant les impôts qui, ainsi que nous le montrerons, paralysent l'industrie maritime.

b) Avantages de pensions

Les pensions accordées par la Caisse des Invalides ont été augmentées quatre fois durant les trois dernières années. Ce seul fait indique quelle était leur modicité, néanmoins ces retraites demeurent encore inférieures à celles de nombreux ouvriers terriens.

L'augmentation des pensions s'impose, non seulement pour des raisons sentimentales faciles à invoquer

après les irréparables désastres des 18 et 19 septembre dernier, mais aussi par un souci de stricte équité qui commande de proportionner les avantages aux sacrifices.

c) Autres avantages divers

Les inscrits maritimes à qui l'Etat impose une durée de service beaucoup plus longue qu'aux autres citoyens sont assimilés aux engagés volontaires en ce qui concerne les soldes. Cette similitude devrait disparaître car ceux-ci comme leur nom l'indique consentent volontairement et dans leur intérêt propre à accomplir une période militaire supérieure à celle fixée par la loi, alors que les inscrits n'ont point la possibilité de s'y soustraire. Une majoration des primes de maintien sous les drapeaux serait donc équitable. D'autres avantages seraient bien accueillis tels que : demi-tarif accordé sans restriction pour la concession aux inscrits à leurs veuves et à leurs orphelins des parcelles du domaine public maritime, aide financière aux petits ports de pêche qui deviennent inutilisables faute de travaux urgents et constituaient d'excellents centres de recrutement. Au cours de la discussion du budget devant la Chambre des Députés, un représentant du Finistère indiquait que, même en Bretagne, où la vocation maritime semblait si naturelle, les fils de pêcheurs se détachaient de la profession paternelle et allaient demander au commerce et à l'industrie

dès situations plus lucratives et certainement moins dangereuses.

Une enquête ouverte récemment par les instituteurs de la région de Lorient a fait constater que parmi leurs élèves, fils de pêcheurs, plus de 80 pour 100 désiraient choisir une carrière différente de celle de leurs pères.

L'abandon de la mer est un problème aussi grave que la désertion des campagnes. L'Etat ne doit pas hésiter à faire les sacrifices nécessaires pour enrayer ce mouvement, la marine de commerce et de pêche réclament des réformes, la défense nationale souffrirait gravement de la diminution continue du nombre des inscrits maritimes.

Section II

LES MARINS ROCHELAIS

Malgré la diminution du nombre total des marins l'extraordinaire développement de la flotte rochelaise a fatalement amené un accroissement du nombre des gens de mer. Marins vendéens et bretons ont afflué vers notre Cité et apporté aux armateurs une aide dévouée et précieuse.

Ainsi que l'indique le tableau suivant, le nombre des gens de mer a presque doublé depuis 1913.

*Tableau montrant augmentation du nombre des marins
à La Rochelle*

Années	Nombre
1913	1.400
1920	1.108
1921	1.190
1922	1.236
1923	1.590
1924	1.343
1925	1.652
1926	1.724
1927	1.780
1928	1.896
1929	1.915
1930	2.494

Selon les emplois, les marins rochelais se subdivisent
comme suit :

*Décomposition du personnel des bateaux de pêche
en 1930*

Capitaines ou patrons	Seconds	Officiers	Matelots	Novices	Mousses
631	82	22	1.073	116	102
	Mécaniciens	Chauffeurs	Soutiers		
	134	302	32		

Comme dant la plupart des ports de pêche français,
l'âge moyen des marins est assez élevé et indique

bien la désaffection des jeunes gens vis-à-vis du métier de leurs pères.

Age des marins-pêcheurs

de 16 ans	16 à 18	18 à 50	plus de 50
102	116	2.086	190

Les marins d'origine rochelaise se consacrent surtout à la petite pêche et 365 environ s'occupent en outre d'ostréculture et de mytiliculture.

Section III

RÉMUNÉRATION DES EQUIPAGES

Considérations générales

L'introduction de la vapeur dans la pêche maritime devait avoir sa répercussion parmi le personnel, jusqu'au début du siècle, nulle industrie n'était demeurée aussi fidèle aux méthodes ancestrales. La rémunération des pêcheurs fut longtemps calquée sur la coopération familiale et le travail de chacun était payé proportionnellement à la valeur des produits capturés. En général, on divisait le produit de la pêche en un certain nombre de parts que l'on répartissait suivant la collaboration apportée par chacun à l'œuvre commune, les proportions variaient suivant les régions du littoral.

Le chalutage à vapeur vint renverser ces habitudes séculaires et le salaire fixe se substitua rapidement à la répartition des bénéfices. Cependant, afin d'intéresser le pêcheur au bon fonctionnement de l'entreprise, afin de triompher de la routine et de vaincre les résistances, les armateurs rochelais comprirent bien vite que ce marin devait être non un simple salarié, mais un associé soucieux d'une productivité toujours plus grande. Les aléas que présentait la rémunération uniquement basée sur une participation aux bénéfices disparaissaient, éliminant les conséquences des pêches infructueuses, un minimum de salaire garanti et un pourcentage sur le produit brut de la capture fait bénéficier le marin de tous les heureux hasards de la pêche.

A. — Rémunération à bord des chalutiers

Les conditions d'engagement sont identiques pour tous les équipages des chalutiers qui fréquentent le port de La Rochelle, ainsi que les rémunérations, elles sont établies d'un commun accord entre le syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur et la Fédération de l'Union Syndicale des Laboureurs de la Mer.

Les salaires varient suivant le tonnage des navires, ceux-ci ont été classés en deux catégories :

- a) Grands chalutiers de 225 tonneaux et au-dessus.
- b) Petits chalutiers de 150 tonneaux et au-dessous.

Les salaires comprennent :

1) Des gages et une indemnité de nourriture fixes auxquels s'ajoute un complément de salaire garanti à valoir sur le pourcentage. Ces trois éléments constituent un minimum mensuel garanti.

2) Des pourcentages sur le produit brut de la pêche, variables suivant les fonctions remplies par les inscrits maritimes embarqués.

Les salaires actuellement en vigueur continuent par tacite reconduction par période d'un an (du 1^{er} janvier au 31 décembre) à moins que l'une ou l'autre partie ne demande à les modifier trois mois avant leur expiration, c'est-à-dire avant le 1^{er} octobre de chaque année et ce, par lettre recommandée avec avis de réception aux Syndicats intéressés (A. XV).

Les deux tableaux suivants indiquent les rémunérations des gens de mer naviguant à bord des chalutiers à vapeur rochelais.

Tableaux des salaires

Type Grands Chalutiers (225 tonneaux et au-dessus)

	GAGES	Indemnité de nourriture	Complément de salaire garanti à valeur sur pourcentage	Minimum mensuel garanti	Pourcentage sur le produit brut de la pêche
Patron ...	100	50	450	600	30 ‰
Second ...	120	330	590	1.040	11 ‰
Matelot ...	125	300	525	950	6 ‰
Novice ...	100	290	355	745	5 ‰
Mousse ...	80	280	340	700	3 ‰
Chef - Méca- nicien ...	360	240	»	600	15 ‰ jusqu'à 80.000 frs. 20 ‰ de 80.000 à 130.000 frs. 25 ‰ au- dessus de 130.000 frs.
Premier chauffeur	120	330	590	1.040	11 ‰
Chauffeur .	125	300	555	980	6 ‰
Soutier ...	125	300	525	950	6 ‰

Type Petits Chalutiers (150 tonneaux et au-dessous)

	GAGES	Indemnité de nourriture	Complément de salaire garanti à valeur sur pourcentage	Minimum mensuel garanti	Pourcentage sur le produit brut de la pêche
Patron ...	150	150	300	600	45 ‰
Second ...	150	330	560	1.040	17 ‰
Matelot ...	150	300	500	950	12 ‰
Novice ...	130	300	315	745	7 ‰
Mousse ...	80	280	340	700	5 ‰
Chef - Méca- nicien ...	300	300	»	600	30 ‰
Premier chauffeur	150	330	560	1.040	17 ‰
Chauffeur .	150	300	530	980	12 ‰

De plus, les conditions générales suivantes s'appliquent aux marins :

Engagement. — Les hommes d'équipage du pont et de la machine sont engagés à partir du jour de leur inscription au rôle jusqu'à celui de leur débarquement administratif. Le débarquement ne peut avoir lieu qu'après un préavis d'une marée donné avant le départ du navire. Ce préavis est ramené à 24 heures pour la catégorie des petits chalutiers (Art. II).

Paiement du salaire et du pourcentage. — Le salaire fixe mensuel garanti est payé à partir du dernier jour de chaque mois et le pourcentage à partir du 6 du mois suivant. Le pourcentage est acquis à tout homme d'équipage qui aura participé à la marée, alors qu'il aurait dû interrompre son travail par suite de maladie ou d'accident.

Dans le cas où le bateau serait parti en pêche sans son effectif au complet, les gages et le pourcentage dont auraient bénéficié le ou les absents seront partagés entre les hommes du pont ou de la machine (suivant le cas) ayant participé à la marée (Art. IV).

Le pourcentage est réglé aux équipages de la façon suivante :

a) Pour ceux qui naviguent sur les chalutiers vendant leur pêche par l'intermédiaire d'organismes spéciaux dits « pêcheries », sur la somme brute totale encaissée, moins une retenue de 10 % correspondant à l'évaluation forfaitaire des frais de toute nature afférents à la vente.

b) Pour ceux naviguant sur les chalutiers vendant leur pêche à l'encan municipal, sur la somme brute totale encaissée par le Receveur de l'encan municipal, moins une retenue de 5 % correspondant aux frais de vente.

Salaires de maladie ou d'accident. — Les hommes d'équipage débarqués par suite de maladies ou d'accidents touchent, quand ils sont soignés chez eux, un salaire minimum garanti de, savoir :

600 francs pour les patrons et chefs mécaniciens.

780 francs pour les seconds du pont et 1^{ers} chauffeurs.

690 francs pour les matelots et soutiers.

720 francs pour les chauffeurs.

500 francs pour les novices.

460 francs pour les mousses.

Les hommes hospitalisés touchent ces sommes, défaction faite de l'indemnité journalière de nourriture prévue à la colonne I du tableau des conditions de salaire (Art. VI).

Repos de retour de marée. — Le repos prévu à l'article 14 du règlement d'administration publique de la loi du 2 août 1919 est appliqué à chaque retour de marée. La compensation sur la base de 52 jours par an se fait à raison d'un repos de 24 heures par période de six fois vingt-quatre heures d'absence du port à compter de l'heure de départ effectif du navire. Ce repos est porté à 48 heures pour 12 jours d'absence, à 72 heures pour 18 jours, etc.

Les équipages doivent débarquer le poisson aux

conditions et heures fixées par les armateurs, mais au cas où ceux-ci décident de faire accomplir la manutention par des personnes autres que les membres de l'équipage, le repos commence à compter dès l'amarrage du navire (Art. VII).

L'équipage a droit dans tous les cas à la conduite au port du départ.

B. — Rémunération à bord des Voiliers

Le mode de rémunération n'a point subi beaucoup de modifications depuis un siècle, on doit cependant noter une tendance à l'unification des conditions d'engagement qui variaient autrefois suivant les usages locaux des différents ports.

Le contrat unissant les membres de l'équipage à l'armateur qui est presque toujours le patron-propriétaire se rapproche beaucoup du métayage employé en agriculture. La coopération la plus complète forme la base de ce système de répartition où les différents membres de l'équipage reçoivent comme salaire une part du produit de leur pêche proportionnelle à leurs connaissances et au travail fourni.

En règle générale le brut net de la pêche est partagé par moitié entre l'armateur et l'équipage, ou 55 % au premier et 45 % au second, suivant le tonnage du navire.

L'équipage se partage son pourcentage de manière à ce que :

Le patron reçoit 1 part $\frac{1}{4}$.

Les matelots reçoivent 1 part.

Les novices reçoivent $\frac{3}{4}$ de part.

Les mousses reçoivent $\frac{1}{2}$ part.

En outre, le patron reçoit du propriétaire du navire une somme fixe et annuelle variable suivant le tonnage.

Quand le bateau reste au port les hommes d'équipage touchent des salaires journaliers.

Lorsque la vente du poisson est faite à l'encan municipal, du produit de la criée on déduit les frais généraux (transport du hâvre d'échouage au lieu de vente, taxe perçue par nombre de tables, achat de glace). De plus, on retranche les retenues pour assurances et Invalides de la Marine. Tout le produit de la pêche, sans aucune exception, déduction faite des frais généraux, est partagé entre l'armateur et l'équipage au prorata des parts revenant à chacun.

En ce qui concerne la pêche au thon l'équipage reçoit 5 % de plus que précédemment, soit 55 % ou 60 % du produit net de la vente.

CHAPITRE V

LE CREDIT MARITIME MUTUEL

Nous avons vu précédemment que les gens de mer ont été toujours considérés comme des mineurs, passant leur vie hors du milieu où se débattent leurs intérêts, connaissant imparfaitement leurs droits et les moyens de les faire valoir, en un mot non armés pour se défendre contre la société qui les entoure. Pendant des siècles, les pêcheurs ne cherchèrent point à faire valoir leurs droits; la guerre mondiale et ses inévitables répercussions ont fait sortir les marins de l'effacement où leur métier et leurs traditions les avaient jusque là enfermés.

Maintenant, groupés en solides syndicats professionnels, les gens de mer ne paraissent plus avoir besoin de protection, souvent même des conseils de modération seraient souhaitables. Le caractère de la tutelle exercée par l'Administrateur de l'Inscription Maritime, représentant de l'Etat, doit donc subir une modification afin de donner au pêcheur les moyens d'améliorer sa situation morale et matérielle, de lui permettre la transformation de son outillage afin de lui conserver sa situation

indépendante vis-à-vis des puissantes sociétés et de ses concurrents plus favorisés par la fortune.

Le moyen le plus efficace pour réaliser ce but a été établi par la loi du 4 décembre 1913 qui créa le Crédit Maritime Mutuel. Celui-ci fut modifié par un décret du 12 avril 1914 et par la loi du 30 décembre 1925.

L'article premier de la loi de 1913 indique que l'objet du Crédit Maritime est de faciliter aux intéressés les opérations se rattachant à la capture, à l'élevage, au parage, à la conservation et à la vente des produits des eaux maritimes ou du domaine maritime. Les bénéficiaires de cette loi doivent appartenir à l'une des quatre catégories suivantes :

1° Les pêcheurs des deux sexes exerçant la pêche maritime comme moyen d'existence.

2° Les anciens pêcheurs pensionnés par la Caisse des Invalides de la Marine ou la Caisse de prévoyance, ou devenus hors d'état de naviguer, s'ils sont propriétaires de tout ou partie d'une embarcation de pêche.

3° Les concessionnaires d'établissements de pêche sur le domaine maritime, les exploitant eux-mêmes ou empêchés de le faire par incapacité physique.

4° Les veuves des personnes visées aux trois paragraphes précédents et leurs orphelins jusqu'à la majorité du plus jeune.

Remarquons que cette liste comprend outre les pêcheurs inscrits maritimes, les concessionnaires des éta-

blissements de pêche; à ce propos nous montrerons dans les chapitres consacrés à l'Ostréiculture et à la Myti-culture, que l'exploitation des parcelles du domaine public maritime exige un travail important ainsi qu'une avance de fonds assez forte.

Le Crédit Maritime à l'aide de prêts individuels à court ou long terme et d'autres combinaisons financières fournit aux pêcheurs les moyens d'acheter un navire, du matériel d'armement et de se procurer des instruments nautiques, des engins de pêche, des appâts et même des objets d'équipement individuel, bref, il lui permet d'acquérir tout ce qui est indispensable à l'exercice de sa profession. Les fonds avancés aux concessionnaires d'établissements maritimes leur faciliteront la mise en état, l'entretien, l'exploitation et le peuplement de leurs parcs et pêcheries.

Une seule condition préalable est imposée à tous les emprunteurs : ils doivent appartenir à un groupement maritime professionnel.

De plus, l'organisation du Crédit Maritime étant basée sur des avances de l'Etat on s'efforcera d'obtenir le plus de garanties possibles des débiteurs afin de conserver le capital engagé et, d'autre part, l'Etat ne cherchant pas à réaliser de gains, l'intérêt de l'argent sera réduit au strict minimum.

L'institution comprend deux organismes qui doivent fonctionner parallèlement : la caisse locale et la caisse régionale.

A. — CAISSE LOCALE

La caisse locale formant la base de l'organisation se trouve en contact direct avec les pêcheurs, c'est une petite banque constituée et administrée par les marins eux-mêmes. Son premier capital se compose des cotisations ou « parts » de ses adhérents, le montant de celles-ci est variable et chaque pêcheur peut en souscrire plusieurs, elles lui permettront d'obtenir par la suite des prêts d'autant plus élevés que le montant des parts sera plus important. D'autre part, les sommes versées produisent un intérêt annuel et sont remboursables en cas de dissolution de la société. Cependant, les disponibilités des caisses locales, surtout à leur début, seraient bien insuffisantes si elles ne possédaient d'autres ressources que les cotisations des pêcheurs, un organisme d'un degré supérieur intervient : c'est la caisse régionale. Avant d'examiner le fonctionnement de celle-ci nous examinerons les diverses opérations que la caisse locale peut accomplir en faveur de ses sociétaires :

a) Les prêts à long ou court terme, offrent le plus grand intérêt ; le premier contracté pour une période de temps variant entre un et dix ans permet aux pêcheurs d'acquérir le navire et les engins de capture qui feront de lui un producteur autonome et l'éloigneront des doctrines qui à la faveur de la guerre, avaient pu obtenir certains succès dans les milieux maritimes. Ces prêts dont l'intérêt ne peut, en aucun cas, dépasser 4 % sont garantis, suivant le cas, par des hypothèques, des nan-

tissements, des warrants et des assurances sur la vie ou contre les accidents.

b) La caisse locale fait aussi, pour le compte de ses adhérents des opérations bancaires : dépôts de fonds en compte courant, encaissement des sommes dues à ses sociétaires, escompte des effets de commerce ayant une cause maritime.

B. — CAISSE RÉGIONALE

Au-dessus des caisses locales, se superposant à celles-ci dans des circonscriptions plus vastes nous trouvons les caisses régionales qui groupent et centralisent les opérations. L'Etat fait aux caisses régionales des avances sans intérêt dans le but :

1° D'escompter les effets souscrits par les membres des caisses locales et endossés par elles.

2° De fournir les sommes nécessaires pour les prêts individuels à long terme.

Ainsi, grâce aux fonds mis gratuitement par l'Etat à la disposition des Caisses régionales et réparties entre elles après avis de la Commission du Crédit Maritime, les caisses primaires obtiendront les fonds nécessaires à leurs opérations.

Résultats obtenus

Cette organisation sérieuse et solide permet aux gens de mer d'échapper aux prêteurs souvent usuriers dont les exigences ruinaient les efforts.

Néanmoins, les progrès de l'institution furent assez lents, les pêcheurs complètement ignorants des questions économiques et des opérations de banque ne purent, pendant longtemps, faute de conseils et d'avis, accomplir les formalités administratives indispensables à la constitution des sociétés. Malgré les efforts des Administrateurs de l'Inscription Maritime et des inspecteurs régionaux du Crédit Maritime il fut difficile de trouver des pêcheurs pouvant remplir les délicates fonctions de Président, de trésorier, de secrétaire qui exigent du temps et des connaissances approfondies. De plus, les réunions des gens de mer ne sont point aisément réalisables, la présence simultanée des équipages dans le port n'existant jamais.

Nous avons souligné que les pêcheurs désirant obtenir des prêts devaient faire partie obligatoirement d'un groupement professionnel maritime (syndicat, coopérative, société d'assurance mutuelle). Le législateur a voulu ainsi établir un lien de solidarité entre les marins, substituer une notion d'intérêt commun aux rivalités d'intérêts individuels et aux querelles personnelles. La pratique de la mutualité sera la première étape nécessaire à l'éducation sociale du pêcheur.

On a reproché à la législation du Crédit Maritime sa complexité, le grand nombre des textes et l'adaptation un peu hâtive à la pêche de l'organisation du Crédit agricole qui donna de si brillants résultats.

Cependant les difficultés qui s'opposèrent au développement du Crédit Maritime disparaissent rapidement

à l'heure actuelle, car nous trouvons sur le littoral de la Manche et de l'Atlantique 37 caisses locales et 10 caisses régionales dont l'activité permet les plus brillants espoirs. Malheureusement le développement rapide de cette bienfaisante institution se trouve souvent entravé par l'insuffisance des avances de l'Etat les chiffres suivants indiquent la disproportion qui existe entre les demandes et les sommes disponibles.

La Commission supérieure n'avait que :

915.000 frs en avril 1927	pour 5 millions de demandes
4.200.000 frs en mai 1928	pour 7.400.000 demandes
4.000.000 frs en juin 1929	pour 10 millions demandes
7 millions frs en juin 1930	pour 15 millions demandes

Et il faut remarquer que ces demandes sont faites avec toutes les garanties désirable et auraient pu correspondre à des constructions dès l'obtention des avances.

De même, des améliorations pourraient être apportées dans la répartition des avances, celles-ci n'est faite qu'au début de chaque année et les pêcheurs demeurent parfois longtemps dans l'incertitude, certains renoncent à leurs projets, d'autres empruntent ailleurs ou achètent des navires d'occasion.

A propos de l'utilisation des prêts il y aurait lieu souvent d'examiner le type et la destination du navire à construire et le port auquel il doit être immatriculé (1).

(1) Stéphan, Administrateur principal de l'Inscription Maritime à La Rochelle. Rapport présenté au Congrès des Pêches Maritimes de Dieppe, 1929.

De cette façon, il serait possible d'éviter la surproduction qui, dans certains centres, causent un déséquilibre économique entre les apports et les capacités d'absorption, origine de troubles et de grèves. L'œuvre du Crédit Maritime est immense, elle a déjà fait ses preuves en permettant aux pêcheurs d'acquérir à des conditions exceptionnellement avantageuses la propriété de leurs navires; son rôle a une importance capitale dans le développement des innombrables petits ports de nos côtes françaises.

Le Crédit Maritime complété par les assurances mutuelles et les coopératives d'achats et de vente, permettra aux pêcheurs propriétaires de navires à voile et à moteur de lutter contre les armateurs disposant d'engins plus scientifiques et plus efficaces.

CHAPITRE VI

L'ORGANISATION COMMERCIALE

Section I

LES ASSOCIATIONS D'ARMATEURS

L'association qui a rendu tant de services à l'industrie, et se développe chaque année dans les milieux agricoles n'a fait son apparition qu'assez tard dans l'industrie de la pêche maritime.

Cependant, dès le milieu du XIX^e siècle, des Sociétés de pêcheurs existaient sur le littoral charentais et dans l'Ile de Ré. Ces associations possédaient 5 à 6 voiliers, quelquefois davantage, qui pêchaient en vue les uns des autres sous la direction et suivant les conseils d'un chef de pêche élu par tous les équipages réunis. En outre, afin de ne pas perdre de temps en revenant au port, un seul bateau à tour de rôle faisait office de chasseur et rapportait aux magasins de La Rochelle la pêche de tous les associés. Le chef de pêche répartissait le produit net de la vente proportionnellement aux quantités de poisson recueillies par chaque navire. Ces asso-

ciations qui auraient pu donner d'excellents résultats heurtaient trop l'individualisme des marins; de plus le poste de chef de pêche avait une telle importance et exigeait des qualités exceptionnelles (énergie, équité, autorité), qu'il est difficile de rencontrer réunies chez le même homme. D'autre part, le bateau chasseur perdait souvent de nombreuses heures à rechercher les navires pêcheurs, car les pêcheurs n'avaient que des notions vagues de navigation scientifique, enfin les navires restaient longtemps sans revenir au port (quelquefois deux semaines) ce qui, à cette époque, mécontentait les équipages.

Il faut attendre 1909 pour voir les armateurs rochelais à la pêche à vapeur revenir à la coopération. Se rendant compte des risques et des aléas que leur faisait courir la vente à l'encan, des spéculations fréquentes et faciles avec le poisson, comme avec toutes les denrées vendues en Bourse, et qui, généralement ne profitaient ni à l'armateur ni au consommateur, les propriétaires de chalutiers à vapeur, sur l'initiative de M. Castaing, l'actif et dévoué Président du Syndicat des Armateurs, décidèrent de fonder une coopérative de vente. Cette association prit le nom de Société Coopérative des Armateurs de chalutiers à vapeur et eut à l'origine pour but principal, de régulariser l'arrivée des navires afin d'éviter la brusque surproduction succédant à l'insuffisance d'apports, puis plus tard de vendre les produits récoltés sans l'intermédiaire des mareyeurs mal outillés et de l'encan chaque jour plus insuffisant.

Les résultats couronnèrent les efforts et le louable esprit qui animait les coopérateurs fit des merveilles. Les Armateurs devant les substantiels bénéfices obtenus achetèrent de nouvelles unités et 25 grandes maisons de vente se créèrent : les Pêcheries de l'Atlantique et l'Association Rochelaise de pêche à vapeur. A la fin de la guerre, les armateurs restés groupés à la Coopérative des Armateurs de Chalutiers à Vapeur estimèrent prudent de confier leurs intérêts à une société anonyme réunissant sous une même direction l'armement et la vente.

A l'heure présente quatre grandes Sociétés existent à La Rochelle :

1. Société Anonyme Chalutiers à Vapeur de La Rochelle : 16 navires.

2. Société Anonyme des Pêcheries de l'Atlantique : 16 navires.

3. Association Rochelaise de pêche à Vapeur : 17 navires.

4^e Société Pêcherie Armements La Rochelle Océan ou P. A. R. O. : 11 navires.

La troisième maison, Société à responsabilité limitée, assure seulement la vente des pêches récoltées par les navires de ses associés laissant à chacun le soin d'organiser l'armement. Néanmoins, les armateurs appartenant à cette société font souvent en commun des achats

de matériel et de combustible, la réunion des commandes permettant d'obtenir des prix très avantageux.

Les tableaux suivants montrent l'importance des Pêcheries coopératives à La Rochelle.

Total de Marée fraîche débarquée par les Associations de pêche

Années	Associations	Pêche totale
	Quantités en kilogrammes	
1928	17.015.189	20.471.729
1929	15.758.410	19.006.865
1930	17.419.088	20.703.798

*Production des quatre grandes Pêcheries
Marée fraîche débarquée*

	Pêcheries Atlantique	P. A. R. O.	Association	Société des Chalutiers à vapeur
1928	4.318.022	3.366.944	5.528.952	3.456.540
1929	3.892.390	2.986.814	5.130.825	3.248.455

Nous allons examiner les mesures prises par ces diverses associations :

- 1° Pour régulariser la production.
- 2° Pour organiser rationnellement les débouchés.
- 3° Pour déterminer les frais d'exploitation.

La pêche maritime traverse depuis de nombreuses années une période difficile à laquelle seule de nouvelles méthodes d'organisation peuvent apporter un remède. La Rochelle est entrée résolument dans cette voie et nous croyons inutile de chercher ailleurs la cause de son magnifique développement faisant contraste avec la stagnation ou même le recul des autres ports français pourtant plus anciens.

I. — *Régularisation de la production*

Une des plus grosses difficultés de l'industrie de la pêche maritime a été longtemps l'irrégularité des arrivages. A La Rochelle, par suite d'une entente entre les directeurs commerciaux de chaque groupement, on a fixé la date du départ de chaque navire et le jour de sa rentrée indépendamment de la quantité des poissons capturés, la durée de la pêche varie suivant le tonnage et le pays où le chalutier fait son plein en charbon.

Charbonnage en Angleterre :

Grands Chalutiers : 15 à 18 jours.

Petits Chalutiers : 12 à 14 jours.

Charbonnage en France :

Grands Chalutiers : 13 à 16 jours.

Petits Chalutiers : 9 à 12 jours.

L'efficacité de ces règles est assurée par des amendes frappant chaque kilogramme de poisson débarqué avant ou après la date fixée quand ces modifications ne pro-

viennent pas d'un cas de force majeure. Les sommes ainsi versées sont réparties au prorata du nombre de kilogrammes de poisson débarqué par les navires de la même association durant le mois courant.

Le mouvement de chaque chalutier ainsi déterminé, il devient facile d'écouler les produits et de ravitailler, même durant les tempêtes les plus violentes et les plus longues, les clients du littoral et de l'intérieur.

II. — *Organisation rationnelle de la vente*

Ainsi que nous l'indiquions plus haut tous les produits recueillis par les navires rochelais furent vendus, avant 1909, aux enchères à l'encan municipal.

Autrefois les armateurs pensaient avoir terminé leur tâche sitôt le déchargement de leurs navires effectués. Il arrivait que les mareyeurs, ne disposant généralement que de faibles ressources, limitaient leur clientèle. Lors de pêches fructueuses les cours s'effondraient et cet avilissement des prix ne profitait point, comme on pourrait le penser, aux consommateurs. En effet, prétextant qu'après avoir baissé leur prix de vente il leur serait difficile de les augmenter sans provoquer de récriminations, les marchands au détail limitaient leurs achats afin de pratiquer les plus hauts cours, on vendait peu afin de pouvoir vendre cher. Ainsi, malgré les pêches les plus fructueuses, les consommateurs devaient payer les poissons toute l'année à des prix élevés. Cette conception anti-économique faisait du poisson un produit de luxe et

l'exclut de l'alimentation des classes moyennes et pauvres.

Afin de faire disparaître les conséquences désastreuses pour leur industrie découlant d'une telle attitude, les armateurs rochelais, sous l'heureuse impulsion de M. Oscar Dahl, décidèrent de vendre directement leurs produits au moyen de dépôts ou comptoirs établis dans les villes de l'intérieur. Dans ces magasins de vente les prix imposés sont basés sur les prix de gros à La Rochelle augmentés des frais de transport variant suivant les distances. Cette méthode rationnelle a intensifiée considérablement la consommation du poisson dans certaines villes telles que Poitiers, Limoges, où les ventes atteignent cinq à six fois les chiffres antérieurs à l'ouverture des dépôts. De plus, cette heureuse concurrence oblige les marchands à suivre les cours et doivent vendre des quantités beaucoup plus importantes qu'auparavant afin de réaliser des bénéfices équivalents.

Il reste bien entendu qu'à La Rochelle même les mareyeurs demeurent d'excellents clients pour les associations car les quantités et la qualité des poissons vendus à l'encan municipal ne suffisent pas à satisfaire leur clientèle. A La Rochelle les armateurs associés cherchent donc à obtenir le maximum de rendement en poisson, le prix de vente minimum et cette conception commerciale doit être appréciée dans un pays et dans une industrie où les initiatives restent encore bien rares.

III. — *Diminution des frais d'exploitation*

L'association permet de réduire les frais généraux en groupant les commandes et en obtenant de ce fait des prix plus avantageux. Les armateurs passent en commun des contrats pour les achats de charbon, de glace, d'huile et autres produits. D'autre part, des coopératives ont été fondées pour l'achat des multiples objets nécessaires aux pêcheurs et aux navires ainsi que pour les produits d'alimentation consommés durant le voyage par les équipages.

Les associations possèdent en outre des chambres frigorifiques où l'on met le poisson en réserve lorsque les chalutiers apportent des quantités supérieures à celles pouvant être vendues à des prix normaux.

Section II

L'ASSURANCE MUTUELLE DES CHALUTIERS A VAPEUR

L'assurance maritime a été pratiquée bien avant l'assurance terrestre et remonte au XIV^e siècle, on comprend facilement que les risques exceptionnels de la navigation aient incité les armateurs de tous les temps à se mettre à l'abri des risques énormes qu'ils couraient.

De nos jours, grâce aux progrès techniques, aux moyens rapides d'information, les naufrages ou avaries ont diminué dans de notables proportions, néanmoins, les avantages de l'assurance restent appréciables. Les

primes élevées imposées par les assureurs constituaient de lourdes charges pour les propriétaires de navires et dans ce domaine la mutualité peut réduire très notablement les dépenses. Dès 1923 les armateurs rochelais ont formé l'Assurance mutuelle des chalutiers à vapeur, association dont la durée a été fixée à 15 ans.

Nous allons examiner les clauses les plus intéressantes de cette assurance.

a) *Conditions d'admission*

Tout propriétaire de chalutier à vapeur, ayant son port d'attache à La Rochelle, peut faire partie de l'Association, sous réserve de l'admission par le Conseil d'Administration.

Chaque adhérent signe un engagement et souscrit en même temps à l'ordre de l'Association une reconnaissance dont le montant est égal aux 2/10 des sommes qu'il veut assurer. C'est à cette somme qu'est limité le maximum de responsabilité de chaque adhérent (Art. 24 de la police).

b) *Fonds commun de prévoyance et fonds de réserve*

Le fonds de garantie, prévu par l'article 29 du décret du 22 janvier 1868, est constitué par l'ensemble des reconnaissances souscrites par les adhérents.

Afin de faire face aux règlements d'avarie, aux frais et charges incombant à la société, les mutualistes versent tous les mois d'avance le douzième du montant

des primes souscrites. Ces versements forment le fonds de prévoyance (Art. 26).

Le fonds de réserve destiné à parer aux insuffisances du fonds précédent est alimenté par :

1. La totalité de la portion laissée libre du fonds de prévoyance après les paiements des sinistres et de toutes les charges sociales.

2. La capitalisation des revenus de l'Association.

3. Toutes autres ressources disponibles.

Ce fonds ne doit jamais être inférieur au $1/10$, ni jamais supérieur au $2/10$ des valeurs assurées; les excédents étant distribués comme ristourne (Art. 27).

c) *Compte particulier de chaque bateau*

Le fonds de réserve est réparti entre tous les bateaux, au prorata des sommes versées comme prime, d'où la création d'un compte particulier du bateau, la somme versée à ce compte particulier produira l'intérêt fixé par le Conseil d'Administration chaque année et qui sera ajouté au compte particulier.

Tout adhérent voulant faire entrer un ou plusieurs bateaux doit constituer le compte particulier de chaque navire qu'il veut assurer, soit en versant au fonds de réserve une somme égale à celle figurant au compte particulier d'un bateau de même valeur, soit en souscrivant à l'aide de la Société une reconnaissance pour cette même somme (Art. 29).

d) *Rupture de l'engagement*

Les associés désirant faire cesser leur contrat à l'expiration de chaque période de cinq ans, devront en faire la déclaration par lettre recommandée au Siège Social, six mois à l'avance. Sans cette déclaration, le contrat sera prorogé pour une nouvelle période de cinq années par tacite reconduction.

Ce droit de résiliation existe de même au profit de l'Association et sera exercé dans les mêmes conditions.

Section III

SYNDICAT DES ARMATEURS DE LA ROCHELLE

Au-dessus des Sociétés et des Associations particulières les armateurs rochelais sont groupés dans un syndicat chargé de coordonner leurs efforts et de défendre leurs intérêts collectifs.

Ce syndicat fut fondé en 1925, pour l'étude et l'amélioration de l'industrie du chalutage à vapeur. Il a en outre pour objet de faire connaître aux autorités compétentes les mesures législatives, fiscales ou administratives entravant l'exercice de l'industrie de la pêche, de poursuivre l'exécution des demandes qu'il jugerait utile de formuler et d'intervenir dans toutes les questions intéressant ses adhérents (Art. 6 des statuts).

Tous les armateurs possédant des chalutiers à vapeur exploités à La Rochelle peuvent faire partie du syn-

dicat. Il est administré par un bureau composé de six membres élus chaque année par le Conseil d'Administration. — Le président dirige les travaux du syndicat, le représente dans toutes les actions judiciaires ainsi que près des pouvoirs publics et des administrations.

Chaque année les membres du syndicat se réunissent en Assemblée générale et en outre chaque fois que le bureau le jugera nécessaire une assemblée extraordinaire sera convoquée. Dans ces réunions chaque armateur dispose d'un nombre de voix égal à celui des navires qu'il possède, cependant en aucun cas un seul propriétaire ne peut avoir droit à plus du tiers des voix présentes ou représentées.

Pour toutes décisions concernant des modifications à apporter aux conditions d'embarquement des équipages, ainsi que celles concernant l'application des pénalités, l'Assemblée générale ne pourra valablement délibérer que si les $\frac{2}{3}$ des navires adhérents sont représentés.

Le patrimoine du Syndicat comprend les dons, legs, subventions, cotisations annuelles, les droits d'entrée des adhérents ainsi que les amendes, s'il y avait lieu d'en appliquer.

Afin de maintenir l'unité du Syndicat, tout adhérent qui ne se conformerait pas aux décisions prises et qui ne participerait pas à une mesure de solidarité prise par l'Assemblée générale serait passible d'une amende variant de 10.000 à 50.000 francs par navire.

Ce Syndicat qui fonctionne depuis six ans a donné

d'excellents résultats et permet aux armateurs associés de défendre les intérêts généraux de la pêche maritime à vapeur.

Nous avons indiqué les bienfaits que l'association et la coopération rendaient à la pêche à vapeur, mais de l'achat de la houille à la vente du poisson un certain nombre d'intermédiaires s'échelonnaient encore et les bénéfices successifs et souvent fort importants grevaient lourdement l'exploitation des chalutiers, l'intégration verticale les a fait en partie disparaître.

Section IV

L'INTÉGRATION

D'après la définition de M. le Professeur Truchy « l'intégration est la réunion, dans une même entreprise, d'exploitations diverses qui concourent à une même fin économique ».

L'intégration verticale qui groupe des industries se succédant dans le temps et formant les diverses étapes d'une même production nous intéresse seule ici.

Nous indiquerons sommairement les avantages de cette variété de concentration.

a) Suppression des intermédiaires et des antagonistes existant entre les entreprises successives.

b) Echec aux tentatives de monopole qui pourraient enrayer les industries placées à un certain stade de la production.

c) Obtention d'un prix de revient plus faible et plus stable.

L'intégration est plus ou moins complète à La Rochelle suivant les sociétés ou les associations. Nous étudierons l'organisation technique des Pêcheries de l'Atlantique, due à la compétence exceptionnelle et aux conceptions hardies de M. Oscar Dahl, cette société nous paraissant fournir la meilleure adaptation aux besoins de la pêche maritime et l'utilisation la plus complète et la plus rationnelle des produits pêchés.

Cette société comprend :

1. *Service des charbons.* — Ceux-ci sont directement importés du Pays de Galles et servent à alimenter les navires et les usines de la Société.

L'entreprise possède des terrains-entrepôts à la Rochelle (à proximité du bassin extérieur) et à la Pallice elle possède en outre une fabrique de boulets obtenus avec les déchets et poussières inutilisables dans les chaudières.

2. *Service de la glace.* — Il comprend une fabrique de glace pourvue de tous les perfectionnements modernes (4 compresseurs pouvant fournir jusqu'à 1.200 tonnes par jour). Cette glacière produit la glace nécessaire à la conservation du poisson à bord des navires de la société pendant l'expédition et approvisionne en glace alimentaire plusieurs établissements de la ville.

3. *Service des transports.* — Trente camions environ transportent le charbon, la glace et les autres matières

premières et livrent le poisson dans les dépôts de la Société situés dans les environs de la Rochelle. En outre ces camions effectuent tous autres transports pour des particuliers.

Ce service est complété par un garage et atelier de réparations.

4. *Service des ateliers.* — Placé en bordure du Quai Nord du bassin extérieur c'est-à-dire à quelques mètres à peine de l'endroit où accostent les navires, ce service comprend l'outillage moderne (forges, menuiserie, voilerie, ateliers d'ajustage) permettant la réparation rapide de toutes les avaries survenues aux navires. En même temps ces ateliers travaillent pour tous autres bateaux.

5. *Fabrique de caisses.* — Construit les emballages destinés au transport des poissons.

6. *Armement.* — Ce service s'occupe de l'exploitation maritime proprement dite de la flotte composée de seize chalutiers à vapeur.

7. *Service des ventes.* — Pourvoit au fonctionnement, à l'approvisionnement des cinquante-deux succursales et comptoirs de vente directe disséminés dans l'Ouest, le Centre et le Midi de la France.

8. *Service des sous-produits.* — Comprend l'usine située à Aytré où sont transformés en farine et en huile de poisson les poissons et autres déchets ne pouvant être livrés à la consommation.

Cet ensemble de services constitue bien l'intégration la plus parfaite que l'on puisse imaginer dans l'industrie

de la pêche maritime. Le grief le plus grave adressé à l'intégration est la répercussion et les pertes considérables que peut causer l'arrêt de l'industrie finale vers laquelle tendent toutes les autres. Supposons par exemple l'arrêt de la flotte par suite d'une grève; tous les services se trouvent immédiatement paralysés, de plus il est incontestable qu'une industrie intégrée exige une direction centrale fortement organisée et capable d'assurer l'unité indispensable. Nul système ne présente aucun défaut; reconnaissons toutefois que dans cette organisation de services autonomes et pouvant satisfaire à d'autres besoins que ceux de l'exploitation maritime proprement dite les inconvénients se trouvent réduits dans de notables proportions.

Aucun autre port français n'a concentré l'exploitation dans la même proportion que la Rochelle.

En 1928, nous trouvons dans les quatre premiers grands ports français de pêche les chiffres suivants :

Ports	Nombre de Sociétés ou Associations	Nombre de navires	Tonnage
La Rochelle	5	60	19.702
Boulogne	16	41	11.362
Lorient	10	34	7.000

Les chiffres de ce tableau n'indiquent que le nombre et le tonnage des navires appartenant dans chaque port à des sociétés ou associations.

Dans les autres pays maritimes le mouvement de concentration a été beaucoup plus accentué qu'en France.

En Allemagne surtout à la suite de la réorganisation de la flotte après la guerre, la pêche se trouve concentrée dans cinq grands ports seulement afin d'éviter la multiplicité des petits refuges difficiles à perfectionner.

En 1928 on ne comptait plus que 38 Sociétés complètement autonomes possédant 334 chalutiers répartis dans les cinq ports de la manière suivante :

Cuxhaven	75 chalutiers appartenant à	1 entrep.
Emden	20 chalutiers appartenant à	2 entrep.
Wesermunde	125 chalutiers appartenant à	18 entrep.
Bremerhaven	37 chalutiers appartenant à	4 entrep.
Altona	77 chalutiers appartenant à	8 entrep.

Ces puissantes sociétés possèdent de nombreux comptoirs de vente dans toute l'Allemagne.

En Angleterre la concentration de la pêche n'a point pris le développement constaté en Allemagne. Les navires anglais sont répartis dans un nombre considérable de ports, 35 environ, parmi lesquels les suivants ont une importance dominante :

Grimsby . . .	542 navires dont 458 chalutiers
Lowestoft . .	447 navires dont 201 chalutiers
Hull	297 navires dont 282 chalutiers
Fleetwood . .	137 navires dont 130 chalutiers

Le nombre des petites sociétés et des armateurs particuliers est resté considérable. Cette dissémination résulte de ce que la pêche est pratiquée depuis des siècles

en Angleterre chacun continuant l'exploitation des ancêtres, mais de ce défaut de concentration proviennent les difficultés et la grave crise dont souffre depuis la guerre cette industrie dans le Royaume-Uni. Le tonnage des bateaux est passé de 201.039 tonneaux en 1913 à 182.884 en 1929, le nombre des marins de 45.382 à 34.496.

Les lieux de pêche voisins de la Grande-Bretagne s'épuisent rapidement, les navires anglais explorent de nouvelles régions qui les obligent à s'éloigner davantage de leurs ports d'attache. D'autre part le principal client d'avant 1914, la Russie, n'importe plus qu'une faible quantité de poisson.

Section V

LA PÊCHE DES VOILIERS

A) Vente des Produits pêchés

En ce qui concerne la flottille à moteur et à voile aucune concentration ne s'est produite :

En 1920, 269 patrons propriétaires possédaient 269 navires jaugeant 1.290 tonneaux.

En 1930, 545 patrons propriétaires possédaient 549 navires jaugeant 1.289 tonneaux.

Ici le crédit maritime mutuel pourra aider ces petits propriétaires tandis que les coopératives et les sociétés d'assurances leur permettront de réduire les frais géné-

raux et augmenteront le bien-être des laborieuses populations du littoral.

Les produits récoltés par les voiliers et les petits chalutiers sont vendus à la criée de l'Encan Municipal. Cet établissement construit en 1896 sur l'emplacement de l'ancienne église des Carmes, comprend un immense hall entouré par les magasins des marayeurs, le poisson est « étalé » sur vingt-trois vastes tables de pierre comprenant seize places chacune.

D'après l'article premier du règlement municipal, on peut vendre aux enchères en gros et par lots du poisson de mer, des crustacés, des coquillages, des chenilles, des marsouins, des chiens de mer, des seiches, des coquillages communs, des crabes et autres produits de la mer provenant de la pêche.

« Tout le poisson, tous les crustacés ou coquillages introduits dans les marchés ou ses dépendances, ne peuvent en sortir qu'après avoir été vendus aux enchères par les soins des agents de l'administration. La mesure ne comporte aucune exception. Le poisson, une fois étalé, ne peut être, sous aucun prétexte, retiré, ni déplacé de la vente » (Art. 8 du règlement municipal).

L'Encan est exploité en régie par la Ville de la Rochelle et le personnel comprend neuf receveurs et crieurs, les ventes donnent lieu à la perception des taxes suivantes :

1° Droit de plaçage de 4 francs par lot à la charge des vendeurs.

2° Droit *ad valorem* de 3 % payé par les acheteurs.

3° Droit de magasinage mensuel incombant aux marchands qui utilisent la salle commune d'emballage du Marché des Carmes.

Les quantités de marée fraîche vendues à l'Encan Municipal sont calculées suivant le nombre de places chacune représentant en moyenne un lot de poissons de 5 kilogs.

Le relevé suivant indique les quantités vendues pendant les dernières années :

1925	— 3.768.320 kilogs
1926	— 3.314.760 kilogs
1927	— 3.486.940 kilogs
1928	— 3.456.540 kilogs
1929	— 3.248.455 kilogs
1930	— 3.284.710 kilogs

La valeur des ventes n'a cessé d'augmenter depuis 1895.

1895.....	3.484.225 francs
1900.....	3.857.907 francs
1905.....	4.192.799 francs
1910.....	5.684.607 francs
1913.....	4.756.241 francs
1922.....	8.754.315 francs
1925.....	15.097.599 francs
1926.....	15.592.433 francs

1927.....	15.637.355 francs
1928.....	17.506.485 francs
1929.....	17.626.690 francs
1930.....	19.526.955 francs

B) *Les Mareyeurs*

La majeure partie des poissons vendus à l'Encan est adjugée aux mareyeurs de la Rochelle, ceux-ci au nombre de quatre-vingt, environ, possèdent des magasins situés à l'intérieur et aux abords du marché où se fait l'emballage des produits achetés. Les mareyeurs alimentent les marchands au détail de la ville ainsi que de nombreux clients sur tous les points du territoire et à l'étranger. En effet les lieux de pêche fréquentés par les navires rochelais et les bateaux des régions voisines qui viennent vendre leurs produits dans notre port fournissent toutes les espèces de poissons recherchées par les consommateurs.

Depuis quelques années, grâce aux moyens de transports réguliers et rapides mis à la disposition des expéditeurs, la jeune industrie du mareyage atteint une rapide prospérité (1).

Organisation du Mareyage à la Rochelle

Le poisson aussitôt acheté soit à l'Encan Municipal soit aux pêcheries coopératives est préparé, emballé et

(1) G. Michaud : *La Rochelle, port de pêche*, p. 11.

expédié le plus rapidement possible, sans manutentions inutiles, les magasins des mareyeurs se trouvant tous à proximité des lieux de vente. Les emballages diffèrent suivant les espèces de poisson et consistent en caisses ou en paniers où les poissons enveloppés de papier sulfurisé sont enrobés dans de la glace finement broyée. Les caisses sont soigneusement tapissées de paillons dont l'action isolante retarde la fusion de la glace.

Le Syndicat des Mareyeurs

La Chambre syndicale des Mareyeurs comprend 57 membres, elle est dirigée par un bureau composé d'un Président, de deux Vice-Présidents, d'un Secrétaire et d'un Trésorier. Ce syndicat, auquel M. Michaud, Président, donne une très heureuse impulsion, recherche constamment à réaliser les améliorations destinées à satisfaire à la fois les intérêts des pêcheurs, des consommateurs et des mareyeurs.

Les membres de la Chambre syndicale ont adopté le programme suivant :

- 1° Régularisation des arrivages de poisson et par conséquent des envois.
- 2° Acheminement plus accéléré des expéditions.
- 3° Substitution des tarifs *ad valorem* aux taxes spécifiques actuellement appliquées.
- 4° Intensification de la production.
- 5° Perfectionnement des moyens d'emballage.
- 6° Transport des produits de la mer, par wagons

isothermes de mai à octobre, sur tous les réseaux ferrés.

7° Propagande judicieuse et intensive pour le développement de la consommation du poisson.

Cette propagande est particulièrement utile car, malgré une augmentation récente, la consommation du poisson en France reste faible.

Consommation totale par an :

France : 200.000 tonnes.

Angleterre : 1.300.000 tonnes.

Consommation par habitant et par an :

Paris : 5 kilogrammes.

Londres : 25 kilogrammes.

Campagnes françaises : 1/2 kilogramme.

Campagnes anglaises : 30 kilogrammes.

Il est regrettable que la consommation des produits de la mer ne se développe pas plus rapidement dans notre pays. En effet ces aliments, faciles à digérer, contiennent en plus des protéines et des graisses indispensables à notre organisme, diverses substances (iode, chaux et phosphore) particulièrement utiles.



CHAPITRE VII

LA CONSERVATION DU POISSON

Nous étudierons dans ce chapitre les divers moyens employés pour préserver le poisson entre la capture et la consommation en examinant surtout les tentatives faites depuis quelques années par les armateurs rochelais (M. O. Dahl en particulier) afin de résoudre d'une manière satisfaisante ce délicat et si important problème.

Cette question forme la base de la vente et de la consommation du poisson et par conséquent celle du développement du chalutage lui-même. Nulle denrée n'est plus corruptible que le poisson, aussi ne faut-il pas s'étonner que les savants et techniciens aient recherché depuis fort longtemps le moyen de donner satisfaction aux armateurs et aux pêcheurs en leur permettant de conserver à bord de leurs navires, puis d'expédier dans les meilleures conditions possibles les produits pêchés.

Section I

CONSERVATION PAR LA GLACE

La glace semble avoir été employée la première dans l'industrie de pêche en 1797, pour le transport

des harengs par voie rapide entre le Firth of Forth et Londres, puis au début du XIX^e siècle, elle servit à la conservation de saumons importés d'Ecosse et d'Irlande en Angleterre. L'usage de la glace ne devint courant que vers 1850, et encore à cette époque, en raison des difficultés de sa fabrication et des prix élevés qui en résultaient, on ne l'employait guère que l'été et d'immenses quantités de poisson étaient souvent impropres à la consommation.

Les découvertes industrielles du froid permirent seules l'utilisation courante de la glace, mais pendant longtemps les pêcheurs se montrèrent réfractaires à son emploi à bord des navires. Cette conservation est, à l'heure actuelle, l'unique moyen courant pour prolonger l'aspect frais du poisson mais généralement on s'accorde à en reconnaître l'insuffisance. En premier lieu la glace en conservant les produits pêchés à une température voisine de 0° ne fait que retarder l'action des microbes et des diastases mais ne les détruit pas et même les enzymes contenues dans tous les tissus animaux digèrent ceux-ci et produisent une modification organique, appelée autolyse ou maturation qui transforme de désagréable façon l'aspect et la saveur des poissons.

De plus, par suite de la température environnante la glace ne tarde pas à fondre et cette eau, véritable bouillon de culture pour les microbes, modifie le goût et les qualités du poisson. D'autre part, les morceaux de glace en contact direct avec la chair fragile des poissons la meurtrit et entraîne une décomposition extrême-

ment rapide dès que l'action du froid cesse. Mais le plus grave reproche que l'on peut adresser à ce moyen de conservation sont les frais qu'entraîne le transport de la glace et qui représentent en moyen de 30 à 50 % du poids total, transport sur les navires à l'aller et au retour de la pêche, voyages dont la durée s'accroît sans cesse, et transport par voie ferrée.

Section II

LA RÉFRIGÉRATION

L'agent conservateur idéal serait celui qui n'altérerait en rien la qualité naturelle du poisson comme apparence, goût et consistance et pourrait une fois appliqué conserver ses qualités sans dépense supplémentaire.

Les poissons, animaux à sang froid, c'est-à-dire, non producteur de chaleur propre, s'adaptent à la température de l'eau dans laquelle ils vivent. Cette adaptation du poisson au froid (les albumines de la morue et de l'eglefin commencent à cuire à une température beaucoup inférieure à celle de notre corps) se manifeste dans ses habitudes et dans la composition de ses tissus. Donc la congélation convenablement appliquée et maintenue ne modifiant en rien la composition chimique et ne produisant aucune altération laisse le poisson à l'état initial.

C'est en France que fut faite la première tentative de réfrigération. Vers 1876, deux sociétés françaises importèrent des moutons congelés d'Amérique du Sud,

mais les produits se vendirent difficilement et l'exploitation cessa rapidement. Quelques années après la compagnie « La Marée des Deux Mers » fut créée à Marseille, elle se proposait d'aller chercher au début du printemps des saumons dans la baie d'Hudson et de les rapporter dans des appareils frigorifiques; au retour les navires devaient pêcher au chalut sur les bancs d'Arguin. Cette société subit rapidement le sort de ses aînées. Une nouvelle tentative faite en 1886 à Dakar, fut abandonnée à la suite de la perte du navire transporteur. La France délaissa cette industrie qui se développa en Angleterre, aux Etats-Unis et surtout dans les pays scandinaves.

Sans entrer dans des détails techniques nous indiquerons que les progrès réalisés dans ce domaine sont l'œuvre d'un grand nombre de savants et chercheurs, les plus récents brevets ont été pris par Henderson (1910), Dahl (1912), Ottesen (1915).

La congélation lente n'a pas donné des résultats satisfaisants car des cristaux de glace se formaient intérieurement, brisaient les tissus et donnaient un aspect désagréable aux poissons dès que cessait la congélation.

Le procédé mis au point à la Rochelle par MM. Dahl et Kjorstadt et connu sous le nom de givrage, consiste en une congélation brusque du poisson à l'aide de saumure à -20° . Le poisson apparaît recouvert d'une pellicule de glace qui sert d'emballage frigorifique. Ce procédé offre le gros avantage de pouvoir traiter le poisson aussitôt pêché et d'être applicable à

tous les poissons. Le service vétérinaire de la Préfecture de Police de Paris ayant reconnu que le poisson givré avait conservé toutes ses qualités a, par lettre du 1^{er} mai 1929, autorisé la vente du poisson givré comme poisson frais.

L'installation des appareils à bord des navires a présenté un difficile problème étant donné l'emplacement restreint où il faut les placer; la question paraît avoir été résolue par M. Kjorstadt et l'exploitation du givrage peut amener de grandes modifications dans l'industrie de la pêche maritime.

D'ailleurs en ce moment deux chalutiers immatriculés à La Rochelle-Pallice séjournent à Bordeaux, où l'on procède à l'installation d'appareils frigorifiques, ces navires abandonnant la grande pêche à laquelle ils étaient précédemment destinés iront explorer de nouveaux bancs de merlus et autres poissons. Les produits pêchés seront réfrigérés dès leur capture puis emmagasinés après leur débarquement dans un établissement frigorifique et livrés à la consommation au fur et à mesure des besoins.

Voici d'après M. Oscar Dahl les multiples avantages dérivant du remplacement de la glace par la congélation.

1° La congélation peut seule permettre la conservation parfaite de la totalité de la pêche, gros et petits poissons.

2° La conservation de l'intégralité des produits recueillis aura les résultats suivants :

a) Augmentation des quantités de poissons de choix plus frais donc de qualité supérieure;

b) Suppression des pertes par déchet;

c) Utilisation de poissons de qualité dite inférieure et qu'il est impossible de conserver dans la glace.

d) Augmentation notable des apports de poissons non comestibles pouvant donner des profits appréciables pour la transformation en farine de poisson.

e) Fabrication d'une huile médicinale de toute première qualité rendue possible avec les foies congelés.

f) Simplification des manutentions à bord et à terre.

g) Diminution considérable des frais de transport par la suppression de la glace.

Parmi les autres procédés de congélation, les plus employés sont les brevets S. A. P.; S. A. C. I. P. et Ottesen. Ce dernier procédé se pratique à terre et donne d'excellents résultats pour la conservation de la sardine et pour celle des produits capturés à peu de distance des côtes quand les navires peuvent rapporter quotidiennement leur pêche au port.

L'entreposage et le transport par wagons frigorifiques ne présentent aucune difficulté, mais le problème de la réfrigération se pose dans les dépôts de détail. En effet, le poisson doit conserver son enveloppe préservatrice jusqu'au moment où il est vendu au consommateur. Or un isolateur quelconque est insuffisant pour maintenir la congélation, un appareil producteur de froid peu coûteux et d'un fonctionnement simple reste nécessaire pour l'extension de la distribution du poisson congelé

sur tous les points du territoire. Ici le système de vente directe par les dépôts et comptoirs présentera sur le commerce ordinaire une grosse supériorité, car ceux-là seront immédiatement munis de tels appareils alors que beaucoup de commerçants et de marchands au détail se refuseront à faire les dépenses indispensables. Dans le très remarquable article publié l'année passée sur le développement et l'avenir du poisson congelé, M. Har-der F. Taylor, Vice-Président de Bureau des Recher-ches scientifiques de la Cie des Pêches des Etats-Unis, concluait ainsi : « Les hommes les plus renommés du monde, ceux qui ont le mieux réussi, ont été parfois ceux qui ont eu le don de discerner les nouvelles ten-dances un peu plus tôt que les autres et qui ont su orienter leurs actes de façon à en profiter... Nous com-mençons à nous tourner de plus en plus vers la mer pour notre bien-être et notre subsistance. La mer qui couvre 71 % de la surface du globe, contient tous les éléments nécessaires à la vie, ayant dépouillé la terre d'une grande partie de ses ressources nutritives. Une fois résolu le problème touchant à la préparation, à la con-gélation, au transport, à la distribution des produits délicats de la mer, nous pouvons penser que le public inclinera de plus en plus vers ces derniers. Les variétés de poissons qui sont considérées comme sans valeur en-treront en faveur. Ils seront expédiés dans des embal-lages appropriés, préparés selon des principes scientifi-ques précis, et livrés un peu partout à travers le monde dans un état très voisin de ce qu'ils étaient à leur sortie

de la mer. Nous mangerons les « fruits de la mer » récoltés dans le monde entier, le shoek du sud de l'Afrique, le Pecarrey de l'Argentine, les soles de l'Angleterre, le Flétan du Groenland ».

Ces prophéties nous montrent les transformations que l'industrie du froid peut apporter à la pêche maritime; dans cette voie qui s'annonce féconde, les armateurs rochelais sont parmi les premiers.

CHAPITRE VIII

LES DEBOUCHES

Le développement de la consommation du poisson, denrée périssable par excellence, se trouve lié à la rapidité des transports. Si de nombreuses villes ont longtemps dédaigné le poisson cela résulte uniquement de ce que, placées loins des centres producteurs ou mal reliées à eux, les produits de la mer n'y parvenaient qu'en mauvais état. Il est, de plus nécessaire, que les marchés soient approvisionnés régulièrement et à un prix aussi bas que possible afin que l'on puisse se procurer facilement les poissons que l'on désire.

Le rôle des chemins de fer apparaît donc primordial dans cette distribution. Si la consommation est restée, en France, jusqu'à ces dernières années plus faible que dans les pays maritimes qui nous entourent, la cause principale réside dans la lenteur des communications et le coût élevé des transports.

La disposition des voies ferrées françaises qui convergent vers Paris a nui longtemps au ravitaillement du centre du pays et aux relations avec la Suisse et l'Italie.

Dès que l'on s'éloigne des localités placées sur les parcours des grandes lignes, les tarifs des transports et les délais d'acheminement deviennent prohibitifs, de sorte que la plus grande partie des poissons était expédiée vers les halles de Paris où, par suite de l'abondance, les prix restaient peu rémunérateurs pour les armateurs alors que de nombreuses petites villes demeuraient privées de ce précieux aliment.

En Angleterre et en Allemagne, les chemins de fer emploient depuis longtemps des wagons isothermes et leurs tarifs sont particulièrement plus avantageux que les nôtres. Dès avant 1914 l'Allemagne avait réussi à conquérir le marché suisse où toute l'Europe Centrale vient s'approvisionner; grâce aux longs crédits accordés aux compagnies de chemins de fer par le Reich, elle a retrouvé depuis la guerre sa place prépondérante.

Depuis quelques années les compagnies de chemins de fer suivant l'exemple donné par la Compagnie du Nord ont fait des efforts méritoires et le succès a couronné leurs initiatives.

La Compagnie de l'Etat par la multiplication des trains et leur accélération permet aujourd'hui aux produits rochelais d'approvisionner les grands centres de l'intérieur. Une active propagande a été entreprise; au printemps dernier, un train de poisson parcourut les différentes villes du réseau et grâce à des dégustations gratuites, à des brochures faisant connaître la valeur alimentaire des produits de la mer et les nouveaux procédés de conservation, les organisateurs se sont efforcés

de développer la consommation du poisson. Ces efforts doivent être encouragés, seule une collaboration étroite entre transporteurs et producteurs peut donner d'appréciables résultats.

Section I

LA SITUATION PRIVILÉGIÉE DE LA ROCHELLE

La situation géographique de notre ville indique que La Rochelle est le port français le mieux placé pour approvisionner tout le centre de la France, le Midi, la région méditerranéenne grande consommatrice de poisson et qui en recueille peu, et au delà des frontières, la Suisse et l'Italie.

Le tableau suivant montre la supériorité de la Rochelle par rapport aux deux autres ports de pêche de l'Océan Atlantique en ce qui concerne les distances kilométriques.

Ports	Grands centres consommateurs			
	Paris	Lyon	Genève	Modane
La Rochelle	466	604	761	846
Arcachon	633	645	802	872
Lorient	615	820	914	1.029

La Rochelle peut donc fournir le poisson plus rapidement et à plus bas prix que ses concurrents immédiats.

D'autre part, voici les jours et les heures d'arrivée des colis de pêche fraîche rochelaise dans les villes de l'intérieur.

Jour du départ ou jour A

Nantes	18 h. 32
Poitiers	19 h. 6
Bordeaux	19 h. 12
Limoges	21 h. 59
Saumur	22 h.
Tours	23 h. 29

Lendemain du départ ou jour B

Paris	2 h. 38
Toulouse	3 h. 22
Marseille	4 h. 35
Bayonne	4 h. 46
Nevers	6 h. 8
Ganat	6 h. 57
Toulon	7 h. 21
Caen	7 h. 26
Avignon	7 h. 26
Laval	7 h. 28
Perpignan	8 h. 10
Rennes	8 h. 12
Dieppe	8 h. 40
Vichy	9 h.
Dijon	11 h. 2
Lyon	11 h. 26

Lendemain (après-midi)

Nice	16 h. 53
Besançon	16 h. 58
Chambéry	17 h.
Vintimille	17 h. 45
Genève	19 h. 13
Modane	19 h. 37
Grenoble	21 h. 20
Arras	23 h. 45

Troisième jour (Jour C)

Lille	1 h. 33
Charleville	2 h. 56
Metz	3 h. 5
Strasbourg	5 h.
Mulhouse	7 h. 6

Section II

LA GARE DE MARÉE

La nouvelle gare de marée contiguë aux magasins des armateurs présente le maximum de commodités et permet d'effectuer le chargement et les expéditions sans aucune perte de temps.

Le tonnage total de la pêche fraîche a augmenté dans de notables proportions ainsi que l'indique le tableau suivant :

1913	.....	15.881	tonnes
1919	.....	16.667	tonnes
1920	.....	20.675	tonnes
1921	.....	24.177	tonnes
1922	.....	26.578	tonnes
1923	.....	33.844	tonnes
1924	.....	35.721	tonnes
1925	.....	29.551	tonnes
1926	.....	35.637	tonnes
1927	.....	33.554	tonnes
1928	.....	35.796	tonnes
1929	.....	31.511	tonnes
1930	.....	27.602	tonnes

Depuis quelques années les Chemins de fer de l'Etat mettent à la disposition des expéditeurs des wagons isothermes.

Les expéditions vers la Suisse, l'Italie et l'Espagne n'ont cessé de croître depuis dix ans. La diversité des produits récoltés par les navires rochelais permet de satisfaire les demandes les plus variées de l'étranger : par exemple les poissons et crustacées fins et de prix élevés (soles, turbots, barbues, plies, merlans) sont très appréciés sur les marchés suisses, belges et allemands, alors que les produits plus gros et de valeur moindre (merlus, pocheteaux, chiens de mer) conviennent aux populations italiennes et espagnoles.

Nul autre port français que la Rochelle ne peut ravitailler plus facilement, en produits de la mer, nos

voisins du Sud-Est et du Sud et les facilités de communications croissantes, ainsi que les nouvelles méthodes de conservation offrent à notre port le plus brillant avenir.

DEUXIEME PARTIE

La grande Pêche

CHAPITRE I

HISTORIQUE ET SITUATION DES LIEUX DE PECHE

Section I

LES MARINS FRANÇAIS A TERRE-NEUVE

Le cadre réduit de cette étude ne nous permet point de retracer l'historique complet de la grande pêche.

Nous voudrions seulement montrer, à très larges traits, l'évolution de cette pêche où la France tient depuis des siècles une place si importante.

Notre pays a joué un rôle considérable à Terre-Neuve et dans les îles voisines, les marins normands, basques et rochelais revendiquent l'honneur d'avoir pêché les premiers sur les atterrages du New Found Land. D'après le *Traité de la Police* de Nicolas de Lamare et les *Commentaires de l'Ordonnance* de 1681 de Valin, il semble que ce soient des marins basques du Cap Breton qui, dès le milieu du XIV^e siècle, parvinrent les premiers, sous la conduite de Jean de Echaïde, jusqu'à l'île qui porte encore le nom de leur village d'origine. « L'an 1504 », lit-on dans une chronique du temps, les Basques, Normands et Bretons

allèrent en la « Côte des morues » dite « Le Grand Banc » vers le Cap Breton. Il semble qu'ils y soient allés même auparavant, car, dans une lettre écrite par Sébastien Gavot à Henri VII, roi d'Angleterre en 1497, ces terres sont appelées du nom d'Iles de Bacaléos. Or, on ne peut douter que ce nom ne leur ait été donné par les Basques qui, seuls dans toute l'Europe appellent les morues Bacaleos ou Bacallos » (1).

Puis de nombreux pêcheurs de l'Île Bréhat, de Saint-Brieuc, de Fécamp, de la Rochelle, des Sables-d'Olonne envoyèrent des navires aux « Terres Neufves » dès le début du XVI^e siècle. En 1578 on estime que 150 navires français, 100 espagnols, 50 portugais et 30 anglais pêchaient sur les bancs. Dans une Histoire du commerce des colonies anglaises de l'Amérique septentrionale, imprimée à Londres en 1755, on indique que « la pêche au Banc de Terre-Neuve a été pratiquée de tous temps par les Français et bien avant que les Anglais aient formé des établissements dans l'Île de Terre-Neuve. Suivant les rapports des auteurs, les pêcheurs basques fréquentaient Terre-Neuve avant que Christophe-Colomb eut découvert le Nouveau Monde et l'on en donne pour preuve que, lorsque Jacques Cartier toucha à Terre-Neuve en 1534, une partie des caps et ports de cette île portaient des noms français ou basques.

Vers 1604, les marins français établirent sur les côtes de Terre-Neuve et dans les îles adjacentes, leurs

(1) Bronkhorst : *La Pêche à la Morue*, p. 25.

premières installations sédentaires. A la fin du XVII^e siècle, on constate l'existence de plus de trois mille de nos nationaux; de leur côté les Anglais commencent à s'établir dans la presqu'île Avelon autour de Saint-Jean. La rivalité franco-britannique commença, et des guerres malheureuses nous firent perdre peu à peu les avantages dus à nos intrépides marins.

En 1713, le traité d'Utrecht, qui mit fin à la guerre de succession d'Espagne, reconnut à l'Angleterre la propriété de Terre-Neuve et des îlots voisins, nous conservions le droit exclusif de pêche et celui d'établir des sècheries de poisson sur le French Shore, zone de trois kilomètres de large, sur la côte septentrionale de l'île.

A la fin de la Guerre de Sept ans, le Traité de Paris (10 février 1763) nous enleva le Canada, l'île du Cap Breton et nous ne gardions de notre vaste domaine américain que les îlots de Saint-Pierre et Miquelon. Au Traité de Versailles (3 septembre 1783) par suite d'un accord entre Georges III et Louis XVI, et après de nombreux incidents survenus entre Français et Anglais nous échangeâmes la côte nord de l'île contre la partie inférieure de la côte occidentale et reprîmes possession des îlots Saint-Pierre et Miquelon, perdus durant la guerre de l'Indépendance américaine, nous nous engageâmes toutefois à n'y jamais élever de fortifications. Nous possédions donc sur le « French Shore » un droit d'usage, d'usufruit perpétuel, que nous devions exercer sans partage.

La grande pêche fut à peu près abandonnée durant

la Révolution et l'Empire, mais dès 1820, grâce aux encouragements pécuniaires du gouvernement, nos pêcheries retrouvèrent une prospérité nouvelle.

Au cours du XIX^e siècle, les Anglais méconnurent totalement les engagements pris à notre égard, les insulaires s'établirent sur le French Shore et y installèrent des engins pour la capture des saumons et des homards, des conflits éclatèrent entre marins.

En 1885, le Parlement de Terre-Neuve vota le Boët-Bill, mesure draconienne qui interdisait à nos nationaux de venir acheter dans les ports de l'Île, les boettes, appâts employés pour la capture des morues. La pêche française aurait complètement disparu si nos pêcheurs n'avaient découvert un coquillage, le bulot, pouvant remplacer avantageusement la boëtte, les marins terre-neuviens furent les seules victimes de l'intransigeance de leur gouvernement.

De même, la capture et la conservation des homards par nos marins faisaient une dangereuse concurrence aux établissements similaires anglais, le gouvernement britannique prétendit nous interdire la capture des crustacés sous le futile prétexte que les traités ne nous donnaient que le droit de pêcher des poissons.

Puis le déplacement de la pêche vers l'Est, le difficile accès de la côte, firent que nos marins abandonnèrent peu à peu, de 1900 à 1904, la pêche sur le French Shore. De sorte qu'à la convention du 8 avril 1904, prélude de l'Entente Cordiale, la France, en échange de la possession de l'île de Los, située en face

de Konakry, renonça aux privilèges que lui accordait l'article 13 du Traité d'Utrecht. Nous n'avons conservé que le droit de pêche dans les eaux territoriales du French Shore, devenue « Treaty Shore » et depuis la guerre nos navires ont cessé en fait de s'y rendre.

Section II

LES LIEUX DE PÊCHE

A) Les Bancs de Terre-Neuve

La pêche se pratique surtout au sud et au sud-est de l'île de Terre-Neuve sur le Grand Banc; le banc Bonnet-Flamand, le Banquerau, le banc à vert et le banc de Saint-Pierre. La profondeur de l'Océan Atlantique oscille dans ces régions entre 40 et 100 mètres. On attribue la richesse exceptionnelle de ces bancs d'abord au Saint-Laurent qui déverse dans le golfe du même nom une immense quantité de débris végétaux et animaux, puis à la rencontre au sud de Terre-Neuve du courant polaire et du courant chaud (18 à 20°) du Gulf Stream. Ce brusque afflux d'eau à température élevée fait fondre les glaces que transportaient les courants froids et des quantités formidables de matières animales et végétales attirent dans cette régions des poissons de toute nature, que les morues viennent capturer dès le début de l'été.

B) Le Groenland

La transformation subie par l'armement français a

permis d'explorer de nouveaux lieux de pêche sur lesquels les voiliers ne pouvaient aller. Les Norvégiens tentèrent pour la première fois en 1924 la pêche sur la côte ouest du Groenland et firent des captures très encourageantes. Depuis 1925 des chalutiers français vont parcourir les eaux groenlandaises, où les bancs les plus poissonneux sont limités aux fonds situés au sud du parallèle 66; sur le Fyllas Bank, le Dana Bank notamment, on trouve de grandes quantités de morue à vingt ou trente brasses de profondeur. La morue du Détroit de Davis est plus grande et plus lourde que celle de Terre-Neuve et d'Islande; elle pèse en moyenne de 9 à 10 kilogs; en outre sa chair est plus tendre et présente une teinte jaunâtre (1).

Les chalutiers rochelais pêchent exclusivement dans les deux régions examinées plus haut.

(1) M. Bronkhorst : *op. cité*, p. 22.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION MATERIELLE

Section I

LE PORT DE LA ROCHELLE-PALLICE

Le port de La Pallice qui abrite depuis un an une importante flotte de chalutiers morutiers est situé à six kilomètres de La Rochelle. Sa construction commencée en 1881 se termina au début de 1890. Le bassin à flot de 666 mètres 10 de longueur forme deux rectangles l'un ayant 200 et l'autre 120 mètres de large, la superficie totale est de 11 Ha 5. — Sa profondeur atteint 4 mètres au-dessous du niveau des plus basses marées (1).

Ce bassin, précédé par un avant-port de 12 Ha 1/2 et par une rade dotée de merveilleuses qualités nautiques, possède un outillage très moderne et sur le quai-nord s'élève un superbe entrepôt frigorifique d'une capacité de 4.300 tonnes, construit durant la guerre pour la conservation des viandes frigorifiées importées de l'Amérique du Sud.

(1) A. Pousson et Vert : *La Rochelle, ses industries, ses ports*, p. 73.

En 1928, les ports d'armement des bateaux pêcheurs de Terre-Neuve étaient les suivants :

Ports d'armement	Quantités pêchées	Valeur
Fécamp	17.124.401	31.641.633
Saint-Malo	14.527.095	35.421.190
Bordeaux	9.030.642	27.852.073
Saint-Servant	6.283.205	13.423.560
Granville	3.894.627	9.978.731
Arcachon	3.782.460	7.113.609
Le Havre	2.148.965	3.764.845
St-Pierre et Miquelon	1.423.360	1.869.569
La Rochelle	1.409.819	3.176.154
Cancalle	282.452	837.708
Lorient	77.353	118.543
Totaux	59.984.379	135.197.615

La répartition des ports de débarquement de la morue s'établissait comme suit :

Ports de débarquement	Quantités en kgs	Valeurs francs
Bordeaux	21.439.555	54.140.408
Fécamp	11.459.060	24.155.948
Saint-Malo	9.655.370	25.211.841
Port de Bouc	5.501.470	7.226.147
Saint-Pierre et Miquelon	5.291.848	7.894.798
Saint-Servan	3.760.812	9.911.871
La Rochelle	2.210.636	4.691.102
Granville	588.275	1.846.957
Lorient	77.353	118.543
Totaux	59.984.379	135.197.615

La tableau suivant nous montre l'importance prise dans notre port par l'industrie de la Grande pêche.

Production rochelaise depuis 1920

Années	Port armement		Port débarquement	
	Quantités	Valeur	Quantités	Valeur
1920	213.655	620.000	895.300	2.144.443
1921	664.315	1.458.546	707.484	1.154.422
1922	592.558	1.742.640	1.585.574	2.263.215
1923	275.675	408.703	246.745	381.220
1924	208.470	555.569	2.151.749	4.245.159
1927	662.813	1.141.441	302.267	457.419
1928	1.409.819	3.176.154	891.207	1.548.987
1930	7.762.849	13.124.574		

En 1929, les sociétés « La Morue Française » et les « Pêcheries de France » ont choisi le port de La Pallice comme port d'armement de leurs navires et de débarquement de leur pêche en raison des facilités d'accès du bassin et de la commodité des manipulations ainsi que de la présence de l'établissement frigorifique. L'arrivée de ces unités : chalutiers à vapeur et à moteur munis des perfectionnements les plus modernes vient de donner à La Pallice une activité remarquable.

La flotte comprend neuf chalutiers et un quatre-mâts à moteur, les premiers pratiquent la pêche tout d'abord à Terre-Neuve puis au Groenland, le voilier à moteur dans ce dernier lieu seulement.

*Etat de la Grande Pêche à La Rochelle-Pallice
pendant l'année 1930*

1° Terre-Neuve

Noms des bateaux pêcheurs	Prix du kg.	Quantité kg.	Total brut de la vente
Jules Elby	1,593	386.593	615.842,65
René Godet	1,883	439.156	804.972,95
Edouard Wateau . . .	1,781	463.067	824.722,30
Sergent Gouarne . . .	1,042	385.019	401.189,80
Aspirant Brun	1,344	434.403	583.837,65
Marie-Hélène	1,625	239.019	388.405,85
Jean Hamanet	2,023	303.657	614.298,10
Joseph Vendervalle .	2,219	442.588	982.107,75
Totaux		3.093.502	5.215.372,05

2° Groenland

Jules Elby	1,593	760.344	1.211.228,00
Joseph Vendervalle .	2,219	729.796	1.619.417,30
Edouard Wateau . . .	1,781	653.355	1.163.625,25
René Godet	1,883	589.909	1.081.303,20
Aspirant Brun	1,344	504.788	678.435,10
Sergent Gouarne . . .	1,042	500.725	521.755,45
Zazpiakbat	1,65	495.179	817.045,35
Jean Hamonet	2,023	274.145	554.595,35
Marie-Hélène	1,625	161.106	261.797,25
Totaux		4.669.347	7.909.202,25
		3.093.502	5.215.372,05
Totaux		7.762.849	13.124.574,30

Section II

LES BATIMENTS PÊCHEURS

Les chalutiers ne firent leur apparition à Terre-Neuve qu'en 1904 et jusqu'à ces dernières années les

voiliers bretons et normands constituèrent la majeure partie des navires armés pour la grande pêche; en 1927, on comptait encore 107 voiliers et 45 chalutiers seulement.

Les voiliers furent d'abord gréés en goélettes (franches ou à hunier), ou en briks, puis les armateurs augmentèrent le tonnage des unités, d'abord pour leur permettre d'avoir un équipage important et afin de se conformer à la loi du 17 avril 1907 qui prescrivait une amélioration des locaux abritant les marins. A l'heure actuelle, on ne trouve plus que des trois-mâts et surtout des quatre-mâts dont certains sont munis de moteurs, tel le *Zazpiaħbat*, armé à la Rochelle-Pallice.

De même que pour la pêche fraîche les voiliers vieilliss ou perdus en mer sont remplacés par des chalutiers.

Les chalutiers

Les premiers chalutiers employés à la pêche de la morue au début du siècle présentèrent le gros inconvénient, en raison de leur petit tonnage (70 à 120 tonnes) de ne pouvoir tenir suffisamment la mer toujours très agitée sur les bancs de Terre-Neuve et étaient obligés d'aller se ravitailler en charbon et de déposer leur pêche à Saint-Pierre, d'où des pertes considérables de temps et une consommation très élevée de combustible. Progressivement les armateurs ont augmenté le tonnage de leurs chalutiers, diminuant le nombre des relâches coûteuses à Saint-Pierre ou à North Sydney.

Mais bientôt le port de Saint-Pierre, faute de travaux d'amélioration, réclamés depuis longtemps, devint insuffisant pour recevoir les chalutiers dont le tonnage augmentait chaque année, dès lors, les armateurs de la grande pêche ont été amenés à employer des navires pouvant aller sur les bancs et rapporter eux-mêmes les produits capturés sans relâche ni à Saint-Pierre, ni au Canada. Cette dernière phase de l'évolution leur permet d'éviter les taxes très nombreuses et très élevées qui les frappaient à chaque séjour dans ces pays. Il serait cependant à souhaiter que des travaux soient accomplis à Saint-Pierre afin que notre seul port dans cette région, qui fut jadis entièrement française, puisse devenir un port de ravitaillement et un abri convenable pour nos chalutiers.

La Rochelle-Pallice possédant deux des plus grands chalutiers à moteur mis en service en 1928, le *Sergent Gouarne* et *Aspirant Brun*, nous allons indiquer leurs principales caractéristiques :

Tonnage : 2.200 tonnes.

Longueur . 65 mètres.

Largeur : 10 mètres.

Ils sont mûs par des machines à triple extension de 850 CV.

Vitesse : 10 nœuds 1/2.

Capacité de pêche : 500 à 700 tonnes de morue.

Chacun possède un poste radiotélégraphique d'une portée de 7.000 kilomètres. Il renferme des logements confortables pour les officiers et 50 hommes d'équipage.

les chambres sont chauffées à la vapeur avec eau courante chaude et froide et en outre plusieurs salles de bains y apportent tout le confort souhaitable et qui manqua si longtemps à nos Terre-Neuvas.

Des machines modernes découpent et salent mécaniquement les poissons et peuvent préparer plus de 1.000 morues à l'heure. Chaque chalutier contient des appareils frigorifiques permettant de traiter dès leur capture les poissons par les procédés de congélation (procédés S. A. C. I. P.) les plus modernes.

En outre, ces deux chalutiers sont munis d'appareils pouvant traiter les foies à la vapeur d'eau et d'installations composées de broyeur-stérilisateur, séchoir, élévateur et moulin transformant en farine de poisson de grande valeur tous les déchets de la pêche, dont le poids est presque égal à celui du poisson ramené en France. Cette utilisation rationnelle des déchets rejetés autrefois à la mer constitue une source de revenus très appréciable et atténue dans de larges proportions les gros frais d'exploitation.

Les chaluts qu'emploient ces navires se rapprochent du filet Vigner-Dahl décrit précédemment.

CHAPITRE III

LE PERSONNEL NAVIGANT

CONDITIONS D'ENGAGEMENT ET RÉMUNÉRATION

Le Contrat liant les armateurs et les marins de la grande pêche a reçu le nom de charte-partie.

Valin (1) en donne la définition suivante: « Charte-partie est un terme qu'on a adopté particulièrement à la marine pour désigner le contrat de louage d'un navire, quoique anciennement ce fut un terme commun à tous les contrats non translatifs de propriété dont il était fait écriture. Comme on ne délivrait point alors d'expédition de ces actes aux parties, à raison du peu de durée des engagements qu'elles y contractaient, l'usage était d'en couper les originaux en long du haut en bas et de les remettre aux parties qui gardaient chacune leur moitié; et quand il s'agissait de vérifier si la convention avait été fidèlement exécutée on rassemblait les deux moitiés pour en juger ».

Il exista pendant longtemps une extrême diversité dans la rédaction des chartes-parties, les conditions d'en-

(1) Valin : *Commentaire sur l'Ordonnance de 1681*. T. I, p. 167.

gagement étaient différentes suivant les ports et même quelquefois variaient dans un même lieu d'embarquement. Certaines chartes-parties comprenaient des clauses obscures qui donnaient lieu à de longues discussions.

Parmi les principaux contrats employés nous signalerons : l'engagement au cinquième (Fécamp) ; au tiers net (Saint-Brieuc) ; paiement proportionnel au nombre (quintal et au mille) des poissons capturés. Nous n'entrerons point dans l'examen de ces divers contrats types qui réunissaient des salaires fixes à des primes ou à une rémunération proportionnelle à la part des poissons recueillis.

Cette diversité ne s'accordait nullement avec les transformations subies par la grande pêche depuis le début du siècle. De plus, en 1919, l'application de la loi de huit heures à la Marine Marchande nécessita une nouvelle organisation et l'unification du travail à bord. Le gouvernement nomma une commission, présidée par un Conseiller d'Etat, qui fut chargée d'élaborer une charte-partie pouvant servir de modèle pour l'engagement des marins à la Grande Pêche. La commission, après accord entre employeurs et employés, publia trois contrats-types (les deux premiers applicables aux chalutiers à vapeur, quels que soient les lieux de capture (1), le second concernant les voiliers de Terre-Neuve et le troisième les voiliers pêchant en Islande).

(1) Bronkhorst : *op. cit.*, p. 55.

Nous n'étudierons que les conditions d'engagement à bord des chalutiers.

Voici les principales modalités de la charte partie conclue pour l'exploitation d'un chalutier du port de La Rochelle-Pallice pour la campagne 1931.

C'est un contrat d'association où l'ensemble de l'équipage reçoit :

A. — Un cinquième du produit net de la pêche réparti suivant les usages locaux. Ce produit net s'entend du prix de livraison au port d'armement ou au port de Saint-Pierre et Miquelon; en cas de transbordement par wagon ou livraison dans un autre port, les frais destinés à augmenter les recettes seront défalqués du total de la vente. Ces frais de livraison dans tout autre port que La Rochelle-Pallice font l'objet pour l'année 1931 du forfait suivant : 10 francs par quintal de morue pour livraison par les bateaux pêcheurs eux-mêmes par voie de fer ou par caboteurs. Il est déduit du compte de vente les taxes sur le chiffre d'affaire et tous impôts analogues pouvant être créés, ainsi qu'une somme de 25 centimes par homme au profit des œuvres de mer. Afin d'augmenter le salaire des marins sans spécialité (chauffeur et soutier) défavorisés dans la répartition des parts on leur alloue à la fin de la campagne une gratification de :

150 Frs pour 1 produit de pêche de 1.200.000 Frs
250 Frs pour 1 produit de pêche de 1.500.000 Frs
350 Frs pour 1 produit de pêche de 1.800.000 Frs

Le Cinquième est réparti à l'équipage ainsi :

Grade ou spécialité	Nombre de parts par homme
Capitaine	5
Patron de pêche ou second	3
3 ^e et 4 ^e officier de pont	2
Chef mécanicien	5
2 ^e mécanicien	2
3 ^e mécanicien	1,75
Opérateur T. S. F.	1,25
Marin sans spécialité	1,25
Novice	0,75
Mousse	0,50
Spécialistes :	
Chef ramendeur	2
Trancheurs	1,75
Chef saleur	2
Aides spécialistes	1,50

B. — *Salaires fixes.* — De façon à mettre les marins à l'abri des aléas de la pêche, on leur accorde des avances mensuelles à titre d'acompte et formant un minimum de salaire garanti. Les membres de l'équipage reçoivent ces acomptes à la fin de chaque mois, en outre au moment du départ une avance de deux mois leur est payée.

Acomptes mensuels

Capitaine	750 Frs
Patron de pêche ou second	750 »
3 ^e et 4 ^e officiers de pont	600 »

Chef mécanicien	1.000	»
2 ^e mécanicien	650	»
3 ^e mécanicien	550	»
Opérateur T. S. F.	450	»
Matelot léger	350	»
Novice	300	»
Mousse	250	»
Chef ramendeur	600	»
2 ^e ramendeur et aides spécialistes	500	»
Trancheurs et saleurs	550	»
Chef saleur	600	»

La différence entre la part acquise et les mensualités versées au cours du voyage sera payée aux marins après vente et règlement des produits de pêche et au plus tard quinze jours après la dernière livraison faite dans un port métropolitain (art. 21).

En cas de sinistre, la somme assurée sur le produit de la pêche serait répartie proportionnellement au nombre des parts, déduction faite des primes d'assurance (Art. 20).

Avant le paiement, l'armateur doit délivrer à chaque marin son compte individuel de salaires.

Obligations de l'Équipage

Les membres de l'équipage, à partir du jour de la revue, doivent travailler à bord du navire pour en accélérer l'armement et reçoivent un salaire journalier équivalent au prix courant de la spécialité dans le port.

Les engagés doivent être à bord du navire le jour fixé par l'armateur. A partir de ce jour l'armateur s'engage à nourrir et à loger les hommes à bord, toutefois si la nourriture ne leur est pas fournie, il leur sera alloué une indemnité égale à celle adoptée sur les navires de commerce.

Les produits de la pêche appartiennent aux armateurs, les marins ne peuvent en débarquer aucune partie sans autorisation (Art. 14).

Sous aucun prétexte les marins ne doivent emporter individuellement de l'eau de vie (art. 15).

Réglementation du travail à bord

Durant le cours du voyage et en cas de relâche dans un port quelconque, même celui du départ, les engagés sont tenus de faire sans indemnité tous les travaux commandés dans l'intérêt de l'expédition, le service se divise en 3 quarts et la durée du travail reste fixée à 8 heures.

Sur les lieux de pêche les nécessités de la capture des bancs que l'on rencontre ne permet point une réglementation rigide des heures de travail, néanmoins le personnel a droit à un repos minimum et non interrompu de 8 heures par jour. Cependant durant 5 jours consécutifs ce repos peut être réduit à 6 heures, repas exclus. Enfin, dans le cas où il y aurait lieu à allocation pour heures supplémentaires, le taux sera celui adopté pour les navires de commerce (A. 11).

Dispositions générales

L'engagement de l'équipage commence le jour de l'embarquement et dure sans interruption jusqu'au désarmement et au plus tard jusqu'au 31 janvier de l'année suivante, sauf le cas de force majeure.

L'engagement est contracté pour l'année 1931 qui constitue une campagne unique, quel que soit le ou les lieux où le navire fera sa pêche.

L'armateur se réserve le droit, au départ, d'envoyer son navire à Saint-Pierre avec des marchandises ou des passagers et, au retour, d'y faire compléter son chargement avec telles quantités de morues, marchandises ou passagers qui lui conviendra à condition que la moitié du fret des passagers et la totalité du fret des marchandises ou morues s'ajoutera au produit de la pêche.

Dans les ports de la métropole, le contrat d'engagement peut être résilié par la volonté d'un seul des contractants, dès l'expiration d'un délai de préavis de six mois.

Composition de l'équipage

L'équipage se compose de 51 marins répartis de la manière suivante : 1 capitaine, 1 second, 1 lieutenant, 3 ramendeurs, 5 trancheurs, 4 saleurs, 13 matelots, 7 matelots légers, 5 novices, 1 mousse, 3 mécaniciens, 4 chauffeurs, 1 cuisinier, 1 boulanger, 1 T. S. F.

CHAPITRE IV

L'ORGANISATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

Section I

LA PRÉPARATION DE LA MORUE

A. — *Préparation à bord des navires*

Les morues, dès leur capture, sont placées dans des parcs où la préparation commence. Les poissons une fois débarrassés à la main ou mécaniquement des viscères, de la tête, des foies et rogues, sont fendus et ouverts. On enlève la plus grande partie de l'épine dorsale, le reste donnant plus de fermeté au poisson. Ensuite, les morues sont jetées dans un récipient rempli d'eau où se fait l'énoctage, là, les mousses et novices lavent très soigneusement les poissons et enlèvent toutes traces sanguinolentes qui, par la suite, nuiraient à la conservation. Les morues passent alors dans la cale où le saleur les saupoudre de sel et les empile les unes sur les autres par rangs séparés d'une couche de sel.

Cette dernière opération a une importance capitale car la quantité de sel doit varier suivant la taille et l'épaisseur des poissons, la qualité du sel influe aussi sur la conservation. De tous temps les sels récoltés dans les Iles de Ré et d'Oléron, « ces îles de sables à marais salants » ainsi que les appelait Pierre Loti et sur les côtes charentaises ont donné de très bons résultats.

Cette méthode employée par les chalutiers donne la morue verte et diffère légèrement du salage en saumure dans un récipient étanche que pratiquaient autrefois nos pêcheurs islandais.

B. — *Préparation à terre*

La morue parvient en France à l'état salé et subit après son débarquement une série de préparations qui diffèrent suivant les régions.

Les poissons destinés à la consommation dans notre pays et spécialement à Paris et en banlieue sont lavés avec le plus grand soin et mis, avec du sel neuf et sec, dans des barils ou des caisses.

Depuis quelques années on vend de plus en plus des filets sans arêtes, agréablement présentés dans des boîtes paraffinées. Avec cette préparation, on obtient des produits très blancs mais dont la conservation reste limitée à quelques mois.

Pour l'exportation, la morue est séchée par des moyens naturels ou artificiels.

Dans la région de La Rochelle, les sécheries de La Rochelle et de Périgny emploient les deux procédés.

a) Séchage à air libre

Les morues sont suspendues par la queue à des petits chassis de bois exposés au soleil et à l'air marin. Cette opération exige outre un climat chaud et sec, un grand nombre de précautions car une chaleur trop forte ou une légère pluie peut très rapidement détériorer une grande quantité de poissons. Aussi lui substitue-t-on le séchage artificiel plus coûteux mais moins aléatoire.

b) Le Séchage mécanique

Le séchoir est constitué par des tunnels où des ventilateurs envoient de l'air à une température déterminée, les morues sont pendues par un dispositif spécial sur des wagonnets que l'on introduit dans le tunnel. La ventilation très énergique permet de varier le degré de siccité du poisson suivant le temps pendant lequel on devra le conserver.

Section II

LE COMMERCE DE LA MORUE

La morue considérée en Italie, en Espagne et au Portugal comme un aliment de tout premier ordre a constitué durant longtemps le seul poisson connu dans la plupart des communes de l'intérieur de la France. Depuis quelques années, les moyens de conservation du

poisson frais et la rapidité croissante des moyens de communication : chemins de fer amenant en quelques heures la marée fraîche dans toutes les villes continentales, automobiles de marchands la diffusant rapidement jusque dans les hameaux les plus retirés, ont nui à la consommation de la morue.

D'ailleurs, les armateurs à la grande pêche qui sont de plus en plus commerçants tendent à donner à la morue un aspect qui la rapproche du poisson frais, des filets dépouillés d'arêtes sont disposés avec des feuilles de lauriers dans d'artistiques petites boîtes avec marques de fabrique garantissant la bonne qualité. Malheureusement ils en ont fait un produit cher et d'une vente difficile car malgré tout la morue est restée pour beaucoup de personnes un poisson inférieur que son prix réduit faisait seul consommer. Une active propagande est faite actuellement par les négociants et mérite d'être encouragée; en effet, les qualités nutritives de la morue devraient la faire adopter dans l'alimentation familiale.

La pêche de la morue a une importance considérable, on estime généralement que sa production atteint en valeur 25 % de la pêche mondiale.

D'après les statistiques fournies pour l'année 1928, par le Conseil permanent International pour l'exploitation de la mer, le pourcentage de ce poisson dans les pêches des principaux pays maritimes européens est le suivant :

Iles Féroë	99 %
Islande	73 %

Norvège	40 %
Allemagne ..	20 %
Angleterre	19 %
France	15 %

Ces chiffres font nettement apparaître le revenu procuré par la grande pêche.

En 1913, la production morutière française atteignait en quantité 47.492 tonnes sur 217.260 tonnes de poissons récoltés globalement.

En 1928, 63.471.408 kilogrammes ont été débarqués par nos navires sur un tonnage total de 270.457.000 kilogrammes.

Le tableau suivant indique le tonnage et la valeur des morues débarquées durant ces dernières années :

Années	Tonnage en kgs	Valeur en francs
1913	47.492.403	30.306.013
1919	32.325.619	98.959.054
1920	39.424.339	127.331.302
1921	35.671.407	87.307.293
1922	43.679.666	113.817.881
1923	55.426.335	102.270.166
1924	50.201.528	112.875.006
1925	60.545.431	149.323.722
1926	71.973.705	168.141.438
1927	59.403.934	125.524.566
1928	63.471.408	145.756.446

La France ne consomme qu'une assez faible partie de sa production, il appartient donc à des organismes de préparation et de vente de fournir des poissons pour

l'exportation dans les pays faisant une consommation importante de morues (pays latins en général et à climat chaud).

Nos exportations ont oscillé de 1924 à 1928 entre : 25.099.600 et 33.967.700 kilogrammes.

En 1928, l'exportation totale atteignait 28.951.800 kilogrammes dont 223.006.000 kilogrammes vers les pays étrangers et 6.651.200 dans nos colonies et protectorats, représentant une valeur de : 96.410.000 francs répartis ainsi :

Pays étrangers	74.261.000 francs
Colonies et protectorats ..	22.149.000 »
	96.410.000 »

La Grèce était notre client principal avec 5.694.500 kilogrammes puis immédiatement après venait l'Italie avec 5.627.300 kilogrammes, le Portugal 4.774.500 kilogrammes et l'Espagne 2.982.400; Brésil 1.203.900 kilogrammes.

Par suite de la concurrence étrangère (Angleterre et Norvège), nos ventes ont baissé considérablement au cours de ces dernières années, les chiffres complets de l'année 1930 n'étant pas publiés nous comparerons les quantités exportées pendant les dix premiers mois de 1929 et la période correspondante de 1930.

Exportations françaises

Morues salées (Klippfishs et stockfishs compris)

Quintaux métriques

Exportation générale :

10 premiers mois de 1929 : 195.123.

10 premiers mois de 1930 : 146.330.

Décompte suivant les pays importateurs :

	1929	1930
1° Grèce	50.551	35.633
2° Italie	36.451	18.821
3° Espagne	23.614	6.979
4° Martinique	16.411	17.372
5° Guadeloupe	11.471	15.105
6° Algérie	8.620	8.776
7° Réunion	4.260	4.965
8° Autres Pays	43.740	38.679

Ces chiffres nous montrent que les transactions extrêmement importantes que la France faisait avec les pays méditerranéens et les Républiques Sud-Américaines ont diminué notablement en 1930, seules les exportations vers nos colonies augmentent légèrement.

D'après M. Bronkhorst (1), la politique protection-

(1) Bronkhorst : *op. cité*, p. 110.

niste innovée en 1922-23 à l'égard du Portugal, de la Grèce, de l'Italie et de l'Espagne, entraîna une rupture des relations économiques qui eut pour inévitable conséquence une diminution considérable de nos exportations que frappèrent des droits prohibitifs, et nous fit perdre de nombreux marchés au profit de nos concurrents anglais et norvégiens.

En Italie, notre pays qui occupait en 1913 le troisième rang a été dépassé par l'Islande et la Grande-Bretagne et nos ventes atteignent à peine les trois quarts de celles d'avant-guerre. Cette régression est généralement attribuée à la hausse constante du prix de nos produits et à une baisse de leur qualité.

Cependant, tous les consommateurs de bonne foi reconnaissent que la morue française a une qualité supérieure à celle des autres pays; le Brésil et les Républiques de l'Amérique centrale la préfèrent aux morues norvégiennes et à ce point de vue La Pallice possédant des lignes de paquebots régulières avec ces pays paraît appelée à un brillant avenir.

A notre avis, la principale cause de la diminution de nos exportations et corrélativement l'augmentation de nos achats en poissons salés et séchés (1) réside dans les prix élevés de nos produits, prix dérivant des charges pesant sur l'industrie de la pêche et de notre éloignement

(1) Voici, en effet, les chiffres de nos importations depuis trois ans :

1928	1.500 quintaux métriques
1929	59.500 quintaux métriques
1930	60.556 quintaux métriques

des lieux de capture occasionnant à nos armateurs des frais considérables. Les Norvégiens, par exemple, qui depuis trois ou quatre ans sont devenus nos plus dangereux adversaires pêchent les morues à proximité de leurs côtes et peuvent plus facilement que nous préparer le poisson, utiliser les foies, langues et rogues, transformer les différents déchets.

Ce problème présentant un intérêt tout particulier, nous examinerons dans le chapitre suivant les remèdes susceptibles d'atténuer la crise actuelle.

CHAPITRE IV

LA GRANDE PECHE ET L'ETAT

Section I

LES ANCIENNES PRIMES

Les différents gouvernements qui se sont succédés en France depuis la fin du XVIII^e siècle ont tous apprécié l'utilité de la grande pêche, tant au point de vue économique, que pour la formation des marins et ont réussi, grâce à des avantages spéciaux, à développer cette branche de notre industrie nationale si peu favorisée par les conditions de milieu et de climat où elle se pratique.

Dans ce domaine, nos concurrents étrangers possèdent sur nous une incontestable supériorité de situation. A Terre-Neuve, les Anglais et les Américains pêchent à proximité de leurs ports, en Islande et au Groënland, les Norvégiens et les Danois se trouvent dans une situation géographique plus favorable que la nôtre. Ces armateurs exploitent ainsi leurs navires très économiquement, se ravitaillent facilement, peuvent préparer avec beaucoup de soins les produits récoltés.

Nos navires étant astreints à de très longues campagnes doivent être de gros tonnage et exigent des frais d'armement très élevés (l'armement d'une goëlette coûte actuellement de 400.000 à 500.000 francs). Ces bateaux perdent pour parcourir la distance qui sépare les ports français des bancs de pêche un temps précieux que les concurrents emploient à la capture des morues.

Afin de compenser l'état d'infériorité résultant des causes énumérées, des primes ont été accordées à la grande pêche. Les premières gratifications furent créées en 1767 par le gouvernement de Louis XV, elles consistaient en une prime de 500 livres, accordée à tout navire pratiquant la pêche sur la partie de la côte de Terre-Neuve comprise entre les caps Saint-Jean et Bonavista. Il ne s'agissait alors que de primes temporaires, mais une Ordonnance du 18 septembre 1785 institua des primes régulières à l'armement et à l'exportation (1).

En 1790, l'Etat accordait une gratification de 10 francs par quintal (50 kilogs) de poisson exporté aux colonies françaises et 5 francs lorsque les poissons séchés étaient destinés à l'Espagne, au Portugal, à l'Italie et au Levant (2).

L'Assemblée Nationale confirma et augmenta le montant des primes d'exportation à l'étranger, mais à partir de 1794 les difficultés budgétaires obligèrent le

(1) Grossetête : *La Grande Pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, p. 384 et suivantes.

(2) A. Bellet : *La Grande Pêche de la morue à Terre-Neuve depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIV^e siècle*, p. 228.

gouvernement à suspendre le paiement. La loi du 4 Messidor an X les rétablirent mais nos navires abandonnèrent à peu près complètement la pêche à la morue durant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Après le rétablissement définitif de la paix, une Ordonnance du 8 février 1816 établit les bases qui ont servi depuis à l'octroi des primes, les taux furent seuls modifiés en 1821, 1826 et 1836.

La loi du 22 juillet 1851 codifia en un texte unique les différentes lois antérieures (1), elle avait été primitivement votée pour une période de dix ans mais fut prorogée jusqu'en 1911.

La loi du 26 février 1911 maintint le régime précédent, tout en l'adaptant aux nécessités de la pêche moderne. Cette nouvelle législation des subventions devait s'appliquer durant quinze ans, mais pendant ce laps de temps les primes devaient diminuer progressivement de la façon suivante :

1. Période comprise entre le 1^{er} juillet 1911 et le 31 décembre 1916 : paiement intégral des primes suivant les taux inscrits dans la loi.

2. Période du 1^{er} janvier 1917 au 31 décembre 1922, réduction taux primes 10 %.

3. Période du 1^{er} janvier 1922 au 31 décembre 1926, réduction taux primes 10 %.

(1) Kerzoncuf : *op. cit.*, p. 89.

a) *Primes à l'armement*

Ces primes étaient données par saison de pêche et établies suivant le nombre d'inscrits définitifs ou provisoires âgés de moins de 22 ans au moment du départ. Ces primes variaient en 1924 entre 24 et 40 francs suivant les zones de pêche et l'existence ou l'absence de sècheries à terre. Ces avantages étaient avant tout destinés à la formation d'un grand nombre de marins, on exigeait que l'équipage soit composé d'une manière déterminée et que la campagne de pêche durât au moins 30 jours).

Le montant de ces primes a atteint son maximum en 1862 avec 719.440 francs et s'élevait depuis aux chiffres suivants :

1913	400.605 francs
1920	126.022 francs
1921	155.495 francs
1922	148.736 francs
1923	150.700 francs
1924	154.495 francs
1925	151.202 francs
1926	170.095 francs

b) *Primes à l'exportation des produits de pêche*

Ces primes étaient accordées par quintal métrique de morues séchées ou repaquées expédiées directement

des lieux de pêche ou des ports français vers les pays étrangers ou les colonies françaises autres que l'Algérie.

Les taux oscillaient entre 12 et 16 francs par 100 kilogs.

Les primes à l'exportation beaucoup plus fortes que les primes à l'armement ont atteint en

1910	5.590.458 francs
1913	2.127.632 francs
1920	961.632 francs
1921	2.048.608 francs
1922	1.663.127 francs
1923	2.111.933 francs
1924	2.515.502 francs
1925	2.801.158 francs
1926	3.137.183 francs

Les primes à l'exportation représentaient avant guerre 10 % de la valeur des produits exportés et avaient une influence incontestable sur notre commerce extérieur.

La hausse des prix à laquelle s'ajouta la réduction constante des taux des primes, prévue par la loi de 1911 enleva à ces avantages une partie de leur efficacité.

L'aide de l'Etat se manifestait aussi par l'octroi des primes payées aux pêcheurs ayant recueilli des rogues, excellent appât pour la pêche à la sardine et par des primes d'achat de rogues accordées aux pêcheurs utilisant des produits français.

L'ensemble de ces divers avantages a dépassé 6.231.834 francs en 1910 et figurait encore pour un total de près de 3 millions en 1924.

La loi de 1911 vint à expiration le 31 décembre 1926 et personne à ce moment ne songea à une prorogation. En effet par suite des perturbations économiques de l'après-guerre les primes d'armement ne représentaient qu'un allègement médiocre aux dépenses d'exploitation.

De plus, à cette époque la dépréciation de notre monnaie créait une prime à l'exportation tellement forte que nul besoin d'encouragement ne se faisait sentir.

Prospérité illusoire s'il en fut, puisque basée sur des circonstances anormales et éminemment dangereuses. De 1918 à 1922 la pêche avait été fructueuse, l'armement s'était reconstitué et l'on n'examinait point la situation plus profondément; le retour à une saine politique monétaire, trois années médiocres devaient faire disparaître cette vaine prospérité et conduire la grande pêche française à une situation difficile.

Les primes à l'exportation et à l'armement ont été combattues en raison de leur insuffisance, il semble toutefois assez peu logique de n'avoir trouvé comme remède que leur suppression totale, sans aucune compensation.

Section II

LES IMPOTS

Depuis plus de quatre ans les armateurs français n'ont cessé de protester contre les charges considérables qui pèsent sur l'industrie de la pêche maritime et réclament des allègements. Au congrès des Pêches de Dieppe en 1929, M. le Commandant de Laurens Castelet, Secrétaire de la Section des Pêches du Comité Central des Armateurs de France, a lumineusement démontré l'écrasant fardeau qui, au moyen de taxes aussi variées qu'importantes, étouffe cette industrie et la met dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis des industries similaires étrangères encouragées et soutenues.

Cette question présentant, à notre avis une importance primordiale et intéressant au même titre les différentes branches de la pêche maritime, nous allons examiner d'après le rapport si complet et si documenté du Commandant de Laurens Castelet, les charges fiscales de la pêche maritime française.

La loi du 10 août 1929 a fait droit à certaines revendications, mais elle est intervenue trop tard et ne donna point tous les résultats qu'il était permis d'en attendre.

Il est à peine besoin d'indiquer que la pêche tirant ses produits de la mer, travaillant dans un champ d'opération situé hors du domaine national, est une industrie productive par excellence. De plus, soumise à des aléas

inévitables, elle bénéficie à l'étranger de réductions d'impôts, alors que dans notre pays on l'a taxée lourdement.

La pêche maritime est, en premier lieu, soumise aux impôts communs à toutes les autres industries.

A. — *Impôts communs*

1. *Impôts cédulaires frappant les navires et toutes les installations construites à terre.*

2. *Impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux.* — Ici, les contrôleurs des contributions directes discutent et trouvent souvent exagérées les sommes mises chaque année en réserve pour assurance et amortissement (taux 6 et 10 % de la valeur).

Ces réserves constituent pourtant un minimum indispensable, si l'on veut renouveler la flotte de pêche française dont de nombreuses unités vieilles seront rapidement inutilisables, il faut considérer que les chalutiers modernes que nous devons acheter en Angleterre, en Allemagne ou dans les pays scandinaves atteignent des prix variant entre 1.700.000 à 2 millions de francs.

3. *Taxe sur le chiffre d'affaires.* — Cette taxe établie par la loi du 1^{er} juillet 1920, devait, d'après son article 59, s'appliquer aux personnes qui, habituellement ou occasionnellement achètent pour revendre. Ainsi cet impôt frappait tous ceux accomplissant des actes

de commerce, étant bien entendu que le rôle du commerçant se bornait à la perception de la taxe et que l'intermédiaire en faisait automatiquement retomber la charge sur le consommateur. Cet impôt ne frappe point les agriculteurs qui sont uniquement producteurs et ne peuvent faire varier à leur gré les prix de vente. Mais, fait remarquer très justement le Commandant de Laurent Castelet, (rapport cité) « le pêcheur et l'armateur ne sont-ils pas des producteurs au même titre? Le marin n'est-il pas le laboureur de la mer et même la situation du pêcheur est plus mauvaise que celle de l'agriculteur, car le premier est obligé de vendre coûte que coûte à son retour au port la totalité de sa pêche quelqu'en soit le prix. »

La loi du 10 août 1929 a supprimé la taxe sur le chiffre d'affaires sur les ventes en France des engins et filets de pêche. Les pêcheurs et armateurs demandent l'assimilation complète avec les agriculteurs et la suppression totale de cet impôt.

4. *Impôts sur les Sociétés.* — Les Sociétés et Associations de pêche dont nous avons montré l'utilité à La Rochelle sont soumises à de lourds impôts frappant l'exploitation et les dividendes distribués.

5. *Les droits d'enregistrement des polices d'assurance* sur corps et facultés atteignent pour un chalutier de grande pêche de 3 à 3.500 francs par an.

6. *Taxe apprentissage.* — Cet impôt qui a, peut-être, sa raison d'exister dans les autres industries paraît

difficilement acceptable ici; en effet sur chaque navire l'embarquement des petits mousses est obligatoire car l'apprentissage du délicat métier de pêcheur ne se fait qu'en naviguant. Cette charge imposée aux armateurs est lourde et une taxe supplémentaire d'apprentissage fait double emploi.

A ces impôts communs aux autres industries viennent s'ajouter une multitude de taxes spéciales et d'entraves administratives dont une énumération même sommaire indiquera l'importance et la complexité.

B. — *Impôts spéciaux*

1. *Droits de réparation à l'étranger.* — Depuis la loi du 27 Vendémiaire an II tout navire perdait sa nationalité française s'il avait subi à l'étranger des réparations dont le montant excédait 15 francs par tonne de jauge brute, ce chiffre a été élevé à 100 francs par la loi du 10 août 1929. Si ce taux est dépassé, le navire doit acquitter à son retour en France des droits de douane auxquels s'ajoute une taxe de francisation.

Cette limitation n'existe dans aucun autre pays maritime et constitue une gêne pour les armateurs obligés de faire effectuer des réparations dans des chantiers étrangers.

2. *Droits de douanes.* — Des taxes douanières frappent les matériaux importés et destinés à la réparation ou à la transformation en France de nos navires

ainsi que les engins et filets de pêche de provenance étrangère.

3. *Droits de Hallès. — Taxe de péage. — Taxes des Chambres de Commerce.* — Dans tous les ports où les produits de pêche sont vendus à la criée, les Municipalités prélèvent des taxes sur les produits.

Toutes les fois que les Chambres de Commerce font construire de nouvelles installations, elles augmentent automatiquement les taxes existantes et en créent de nouvelles. A La Rochelle, les armateurs payent une taxe de 1 fr. 20 par tonneau de jauge brute et par marée afin que la Chambre de Commerce rembourse l'emprunt de 2.500.000 francs contracté en 1920 pour l'allongement du bassin extérieur.

4. *Prélèvement pour la caisse des Invalides et de Prévoyance.* — Ces impôts servent à la capitalisation des pensions de retraites et d'invalidité que nous avons examiné à propos du personnel naviguant.

5. *Frais de maladie, chômage, soins médicaux et pharmaceutiques.* — Ces mesures dont l'utilité humanitaire est incontestable, ont pour objet de secourir les marins malades ou victimes d'un accident au cours de leur travail. Cependant, beaucoup d'armateurs critiquent les abus auxquels donnent souvent lieu ces indemnités.

De plus l'institution des caisses de chômage — facultative dans les industries — existe obligatoirement dans la marine.

6. *Interdiction de vendre les navires.* — Cette entrave administrative, établie très justement durant la dernière guerre, a été maintenue par un décret du 13 octobre 1921 (sauf certaines dérogations exceptionnelles accordées par le Ministre des Finances). Cette disposition gêne considérablement les armateurs qui ne peuvent à leur gré rajeunir leur flotte par aliénation des unités vieilles. De plus, les essais que voudraient tenter les armateurs deviennent impossibles car si le navire neuf ne donne pas de résultats rémunérateurs, sa vente à l'étranger n'étant pas possible, un capital important sera sacrifié. On aperçoit facilement la gêne énorme de cette mesure dans une période où les modifications sont aussi fréquentes qu'importantes, et l'infériorité où elle met l'industrie française, aucune interdiction de cette nature n'existant dans les pays étrangers.

Section III

LA PROTECTION DOUANIÈRE

Avant la loi du 11 février 1931, les droits de douane sur les poissons de mer n'avaient subi qu'un coefficient de majoration de 1,7 par rapport aux tarifs d'avant-guerre, alors que pour la plupart des denrées alimentaires le coefficient est supérieur à 5 et atteint même 10 pour certains produits.

La récente loi a modifié deux numéros du tarif douanier :

a) Le numéro ex-46 visant les poissons secs, salés ou fumés comportait des droits fixés uniformément à 81,50 les 100 kilogrammes; ici les Chambres ont fait une subdivision particulièrement opportune :

1. Les droits sur les filets de morue ont été portés à 150 francs.

2. Les droits sur les autres parties ont été portés à 100 francs.

3. D'autre part, les droits particuliers frappant le haddock et le stockfish sont respectivement portés à 200 et 100 francs le quintal métrique.

b) En second lieu, les concurrences belge et anglaise ont obligé le gouvernement à augmenter les taux de l'ex-article 45, visant certains poissons de mer tels que : barbues, soles, turbots, esturgeons, importés frais ou conservés à l'état frais par un procédé frigorifique. Pour ces produits les droits de protection ont été élevés de 34 à 100 francs par quintal.

Ces différents chiffres constituent le tarif douanier minimum, le tarif général s'obtenant en multipliant le premier par le coefficient quatre.

Le relèvement du tarif douanier s'imposait afin de permettre aux armateurs à la grande pêche l'envoi en 1931 d'une partie de leur flotte à Terre-Neuve et au Groënland.

Cependant ce relèvement de la protection douanière reste partiellement inopérant, car l'augmentation des tarifs réclamée par nos armateurs dès la fin de 1928, fut votée par la Chambre des Députés le 11 juillet 1930 et par le Sénat le 11 février 1931 seulement. Ce retard, dû à des circonstances politiques, a eu un résultat diamétralement opposé au but poursuivi par la loi. En effet, les importateurs de morue étrangère, dûment avertis des intentions du Parlement par le vote de la Chambre se sont empressés d'introduire, durant les sept mois qui séparèrent le premier vote de la ratification par le Sénat, d'énormes quantités de poissons secs et salés. Ces stocks ont provoqué, à la fin de 1930, un effondrement des cours de la morue (le prix au kilogramme a baissé de 3 fr. 50 à 2 fr. 50) et ont nui considérablement à la vente de nos produits. A la fin de février dernier, plus de 11 navires attachés au port de Saint-Malo n'avaient pu vendre leur pêche depuis le mois de septembre. Quant aux pêcheurs, rémunérés à la part ainsi que nous l'avons précédemment expliqué, ils n'ont reçu à leur retour que des sommes insuffisantes pour les récompenser de leur dur labeur.

D'autre part, nous avons montré l'inquiétante diminution de nos exportations, toute augmentation de prix de la morue serait fatale à nos ventes. La France devant, avant tout, exporter les deux tiers de sa production, ne peut adopter une politique qui ne manquera pas de lui valoir des représailles douanières.

On remarque de plus qu'à un relèvement des tarifs

douaniers correspond presque toujours une augmentation des prix intérieurs; s'il en était ainsi, nous nous retrouverions vis-à-vis de nos concurrents étrangers dans une situation analogue à celle précédant le relèvement des droits. Il est à craindre que les intermédiaires qui déjà réalisaient des bénéfices souvent exagérés (la morue vendue en gros par les armateurs 150 francs le quintal de 55 kilogrammes, vaut à Paris 420 francs et la baisse considérable signalée précédemment n'a eu aucune influence sur les prix de détail) ne soient une fois de plus les seuls bénéficiaires de l'opération. D'ailleurs on reconnaît unanimement que la modification des droits de douane n'est qu'un palliatif insuffisant pour conjurer la crise qui atteint notre armement à la grande pêche.

Ce bref aperçu montre les difficultés qui assaillent l'industrie de la pêche maritime et causent à la grande pêche, par la perte des débouchés extérieurs, un préjudice considérable. Peu de navires participent à la présente campagne, dans la plupart des ports les chalutiers n'ont quitté la France qu'en mars alors que sur les Bancs de Terre-Neuve et d'Islande, Norvégiens, Anglais et Allemands pêchent depuis fin janvier. Sans nul doute le chômage de plusieurs milliers de marins et les pertes résultant de l'inutilisation de chalutiers modernes représentant des capitaux importants seront les inévitables conséquences d'une crise que l'on n'a su ni prévoir ni arrêter.

Les armateurs déplorent les charges trop lourdes des armements et les avances trop fortes faites avant le

départ des marins. Ils réclament le rétablissement des primes à l'exportation et l'établissement d'assurances mutuelles garanties par l'Etat. De leur côté, les commerçants et sècheurs protestent contre l'élévation des droits de douane qui font augmenter les prix des produits et gênent l'exportation; ils croient que la liberté absolue pourrait seule rétablir l'équilibre économique rompu.

Les capitaines et marins dont le dur labeur et le courage sont connus de tous, envisagent l'exploration de nouveaux lieux de pêche qui, comme le Groënland, pourraient fournir des captures abondantes.

L'association et l'intégration dans ce domaine rendraient les incomparables services qu'elles donnent à la pêche fraîche; les armateurs pourraient former des sociétés anonymes et créer des mutuelles-assurances, qui diminueraient les risques. D'ailleurs en ce qui concerne la pêche à vapeur, les deux grandes sociétés, Les Pêcheries de France et la Morue Française, possèdent de nombreux navires, des sècheries, et déjà ont réalisé, avec profit, la concentration.

Les armateurs auraient intérêt à se grouper dans chaque port et à confier à des sociétés anonymes ou à responsabilité limitée le soin d'armer et d'exploiter leurs bateaux de pêche. Ainsi que l'ont fait les armateurs rochelais, ils diminueraient singulièrement leurs frais généraux, feraient des achats plus avantageux portant sur de grandes quantités et trouveraient des facilités pour vendre leurs produits.

En ce qui concerne les assurances maritimes, des mutuelles donneraient les plus précieux avantages, l'Etat pouvant subventionner des sociétés de mutualité. Actuellement les primes d'assurances atteignent un taux prohibitif dépassant quelquefois 15 % de la valeur des navires et pèsent lourdement sur l'exploitation.

Une réforme de l'armement, des dégrèvements importants s'imposent, si nous voulons efficacement défendre le pavillon français qui, depuis plus de cinq siècles, flotte sur ces mers lointaines.

TROISIEME PARTIE

Les petites pêches maritimes

Les industries annexes

Les institutions rochelaises

CHAPITRE I

LA PECHE A PIED

La France avec ses 3.100 kilomètres de côtes; la Manche, la Mer du Nord et l'Océan, découvrant à chaque marée, d'immenses étendues où règne une active vie animale et végétale, a retiré de tout temps, des produits importants de la pêche à pied.

Elle procure des gains appréciables aux marins en dehors de leurs voyages et surtout à ceux que l'âge a définitivement rivé à la terre, ainsi qu'aux femmes des gens de mer et à leurs enfants.

Production de la Pêche à pied en France

Années	Valeur des produits	Nombre des pêcheurs
1913	10.637.491	38.360
1920	18.067.467	37.040
1922	20.842.359	33.270
1924	23.171.893	41.029
1927	36.176.184	45.757
1928	41.158.011	52.706

L'Océan, la Mer du Nord et la Manche fournissent presque la totalité de la pêche à pied; la Méditer-

rannée, non sujette à l'influence des marées, ne permet point une abondante cueillette des produits de la mer.

Le tableau suivant montre la répartition des produits pêchés sur les côtes françaises.

	Valeur (en francs)	Nombre de pêcheurs
Océan	23.981.235	23.905
Mer du Nord et Manche	17.147.276	28.746
Méditerranée	29.500	55
Totaux	41.159.011	52.706

Le total des pêcheurs se livrant à la pêche à pied était en 1928 de 52.706 dont 21.512 hommes, 21.294 femmes et 9.900 enfants.

Voici les quantités et la valeur des poissons, mollusques et crustacés recueillis sur le littoral français :

Production totale de la pêche à pied en 1928

Produits pêchés	Unités	Quantités	Valeur
Huitres	Mille	775.253	16.080.330
Varech et goémon	M. cube	737.732	9.286.426
Poissons divers ..	Kilog.	1.253.637	5.154.484
Moules	Hectol.	82.044	2.366.365
Crevettes	Kilog.	230.643	2.061.376
Mollusques divers	Hectol.	101.079	3.132.765
Homards et crustacés divers ...	Kilog.	200.648	996.394
Produits divers ..			2.083.901
			41.162.041

Dans la région de La Rochelle cette pêche a toujours été très active. Nos pêcheurs emploient pour la capture des poissons et crevettes de petits filets appelés « treuilles » et détachent les huîtres des rochers à l'aide de petits marteaux à deux tranchants.

1930. *Pêche à pied à La Rochelle*

Produits pêchés	Unités	Quantités	Valeur	Nombre de pêcheurs
Poissons divers ...	Kilog.	23.240	209.160	356
Crevettes grises ..	Kilog.	18.500	92.500	97
Crevettes roses ..	Kilog.	1.125	93.375	68
Huîtres	Mille	76.000	1.520.000	1.320
Moules	Hectol.	1.300	52.000	36
Valeur totale des produits de la pêche à pied			1.913.035	
Nombre total des pêcheurs				1.877

Toutefois il est très difficile de connaître de façon exacte la quantité et la valeur des produits de la pêche à pied. En effet, les seuls renseignements fournis par les statistiques de la Marine Marchande ne contiennent que les chiffres des ventes à l'encan municipal, or la plupart des poissons et coquillages récoltés sur nos rivages sont vendus directement par les pêcheurs.

CHAPITRE II

L'OSTREICULTURE

Section I

LA CULTURE ET LA RÉCOLTE DES HUITRES

L'huître est connue dans le monde depuis l'antiquité pour son excellente saveur. A Rome : Pline, et d'autres auteurs, ont indiqué les méthodes employées afin de conserver l'espèce et d'en améliorer la qualité; différentes opérations étaient attribuées à l'ingéniosité d'un citoyen romain Serges Orata. Les Chinois utilisent encore des procédés rudimentaires qui remontent, paraît-il, à un temps immémorial.

En Europe, la primitive ostréiculture sombra avec l'Empire romain et jusqu'au milieu du XIX^e siècle on se borna presque partout à consommer les huîtres récoltées sur les immenses bancs naturels situés près des rivages. Valin dans le savant commentaire qu'il fit de l'Ordonnance de 1681 indiquait (Livre V, titre premier, art. II) (1) qu'en dehors des moules qui devaient être protégés

(1) Kerzoncuf : *La Pêche Maritime*, p. 318.

gées, on pouvait pêcher tous les autres coquillages sans craindre leur diminution.

L'avenir montra rapidement l'erreur commise; dès le XVII^e siècle les riches gisements d'huîtres plates commencèrent à s'épuiser, le mal fut signalé par les Parlements provinciaux mais les mesures préventives demeurèrent inefficaces. Dans la baie de Cancale on draguait sans aucun soin et sans mesure des millions d'huîtres par an. Dès 1850, les bancs naturels étaient condamnés et tous les efforts de reconstitution demeurèrent vains, quand, grâce aux efforts de Coste, de Bon et de Grenier, l'élevage scientifique réapparut. Nous devons remarquer cependant que dans la région de Marennes, on cultivait déjà à cette époque dans de grands réservoirs les petites huîtres recueillies sur les bancs de la côte saintongeaise. Dans le récit de son Voyage sur le littoral de France et d'Italie, Coste signale en ces termes l'origine de l'Ostréiculture en France : « En 1820, un saunier de Marennes ayant parqué 6.000 huîtres dans une de ses claires, un froid intense les fit périr, à l'exception d'une douzaine qui survécurent à ce désastre. Mais, quand on vida le réservoir pour le nettoyer, au lieu d'en trouver le sol à peu près désert, ce ne fut pas sans une agréable surprise que l'on découvrit sur toutes les écailles des huîtres mortes, de jeunes huîtres déjà grandes qui repeuplaient tout l'établissement » et Coste concluait : « L'industrie n'aura donc qu'à imiter l'exemple que la nature lui offre dans cette curieuse circonstance et il ne lui sera plus nécessaire

d'emprunter à des contrées plus ou moins lointaines le renouvelain qu'elle est obligée de se procurer à grands frais. »

Jusqu'à cette époque on ne connaissait sur les côtes françaises que l'huître plate (*Ostrea edulis*) mais, dès 1865, les ostréiculteurs d'Arcachon firent venir pour repeupler leurs parcs, des huîtres du Portugal. En 1868, un navire chargé de ces huîtres portugaises (*Gryphoea angulata*) se réfugia à Bordeaux par suite d'une tempête. Sa cargaison se gâta et l'administration locale donna au capitaine l'ordre de regagner l'Océan et d'y jeter les mollusques. Le capitaine n'attendit point d'être sorti de la Gironde et déversa les huîtres dans le lit du fleuve en face du Verdon. Les huîtres, ayant résisté au long séjour hors de l'eau, se multiplièrent avec une prodigieuse rapidité, dix ans après, le banc s'étendit jusqu'aux Iles de Ré et d'Oléron et tout le littoral charentais fut envahi par les huîtres dites portugaises. Or, celles-ci, plus résistantes, firent disparaître les huîtres plates partout où elles se fixèrent. Pendant longtemps, l'huître portugaise ne fut point très appréciée et demeura aliment des classes pauvres. Cependant grâce aux efforts des ostréiculteurs le goût et la taille de ces mollusques furent rapidement améliorés.

En 1920, une maladie restée inconnue, détruisit la majeure partie des huîtres plates élevées dans la région de Marennes; les portugaises les remplacèrent et possèdent encore la prépondérance sur le marché français

malgré la réapparition des huîtres indigènes mais dont le prix reste encore trop élevé.

Les bancs naturels d'huîtres plates couvraient en 1928 une superficie de 11.783 hectares et produisaient seulement 630.000 huîtres estimées 403.940 francs. Le banc de Cancale reste le plus important gisement naturel et fournit les trois-quarts de la production française. Son exploitation ainsi que celle des autres huîtriers, est soumise à des règles de police et à une surveillance très sévère. Chaque année une commission visite les bancs et indique s'ils peuvent être dragués sans danger pour leur conservation.

Nous examinerons maintenant l'importance du banc d'huîtres portugaises dont nous avons indiqué ci-dessus la formation fortuite. Ce gisement s'étendait en 1928 de La Rochelle au Verdon et couvrait une superficie de 2.124 hectares d'où l'on a pêché 780.500.000 huîtres d'une valeur totale de 12.729.040 francs. Ces chiffres montrent l'importance de ce banc huître et l'énorme multiplication des quelques centaines d'huîtres jetées en Gironde à la fin du siècle dernier. Malgré cet énorme accroissement, dès 1912, on s'aperçut que la reproduction était insuffisante pour compenser l'exploitation et l'Administration de la Marine édicta comme pour les gisements d'huîtres indigènes des règles fixant les modes de capture et l'époque des pêches. Il ne faut pas en effet oublier que les deux sources de production sont le banc de Cancale pour l'huître plate, la région charentaise pour l'huître portugaise et que leur conservation

présente un intérêt capital pour l'ostréiculture française.

Du 30 juin 1929 au 30 juin 1930, la portion du banc naturel d'huîtres portugaises comprise dans le Syndicat de La Rochelle a fourni la production suivante :

Superficie	115 hectares
Quantités	76.000.000 huîtres
Valeur	1.520.000 francs

Section II

L'OSTRÉICULTURE MODERNE

Cette industrie a pour but de recueillir les larves d'huîtres dès leur naissance, de veiller au développement du naissain jusqu'à ce qu'il arrive à l'état adulte, puis d'engraisser les mollusques et de leur donner cette couleur verte si appréciée des gourmets.

Nous divisons cette rapide étude en deux parties :

a) Production et récolte du naissain.

b) Le demi-élevage, l'engraissement et le verdissement de l'huître.

Ces différentes opérations sont l'occasion de multiples manipulations et se font généralement dans des régions différentes.

a) *Production et récolte du naissain*

Vers le début du XIX^e siècle, quand l'administration de la Marine chercha à reconstituer les bancs qui s'appauvrissaient rapidement, on remarqua que sur les millions de larves produites par chaque huître, à peine une infime partie réussissait à se fixer et à vivre, les autres étaient victimes de nombreux ennemis ou périssaient dans la vase.

L'ostréiculture doit donc fournir aux embryons, des collecteurs artificiels où ils pourront se fixer. Les moyens employés pour cette récolte ont donné lieu à de multiples essais et varient suivant les régions. En général, dans les pays producteurs, on emploie des tuiles garnies de chaux disposées en forme de ruches ou de cages, l'enduit de chaux permet de détacher facilement les jeunes huîtres des collecteurs. Dans les pays où l'on recueille les huîtres portugaises on se sert de vieilles coquilles d'huîtres disposées en colliers fixés à des piquets que l'on enfonce dans le sol à proximité des parcs d'élevage (Marennes-Oléron). Et même, dans les environs de La Rochelle les ostréiculteurs se contentent de placer de grandes pierres plates dans les bassins d'élevage.

Après un séjour de 7 à 8 mois, les jeunes huîtres sont détachées des collecteurs (détrouage); à ce moment, on place les mollusques encore fragiles dans des caisses grillagées à l'abri des poissons et des fortes vagues.

b) *Le demi-élevage, l'engraissement et le verdissement*

Les huîtres sont alors disposées suivant une quantité fixée expérimentalement sur des viviers ou « claires » préparés spécialement sur les grèves.

Les « claires » aménagées sur les rives de la Seudre à proximité de la Tremblade couvrent chacune une superficie de 5 à 600 mètres carrés, elles sont entourées d'un petit talus de terre de 0 m. 50 de hauteur environ, de façon à ce que le réservoir contienne toujours de 30 à 40 centimètres d'eau. Ces claires sont alimentées par submersion totale à chaque grande marée et, entre elles, par les écluses qui y font pénétrer l'eau de la Seudre. Les huîtres restent de un à deux ans dans ces parcs et sont au fur et à mesure de leur développement, triées et étalées sur de nouvelles claires. L'industrie ostréicole donne d'ailleurs lieu à de multiples manipulations dont l'étude dépasserait le cadre de ce travail.

D'après les dernières statistiques publiées par l'Administration de la Marine les établissements ostréicoles du Syndicat de La Rochelle ont donné les résultats suivants pour la période écoulée entre le 30 juin 1929 et le 30 juin 1930.

Demi-élevage

Superficie des parcs 225 Ha 25
Produits récoltés :

Quantité en mille	175.000
Valeur en francs	4.375.000

Elevage, engraissement et affinage

Superficie 83 Ha 82

Produits récoltés :

Quantités 52.000

Valeur en francs 3.120.000

Dans la région de Marennes (La Tremblade, Boursefranc, le Chapus, les eaux de certains parcs d'élevage contiennent une diatomée : la navicule bleue (1) éliminant sous forme de grains arrondis un pigment bleu connu sous le nom de marennine. Les huîtres contenues dans ces claires absorbent ces pigments et se colorent en vert en même temps qu'elles acquièrent un goût spécial très apprécié.

Section III

LA RÉGLEMENTATION SUR LA SALUBRITÉ

La question de la salubrité des huîtres prit au début du siècle une ampleur considérable et les controverses scientifiques effrayèrent de nombreux consommateurs. C'est en 1892 qu'un médecin américain remarqua que plusieurs malades atteints simultanément par la fièvre typhoïde avaient absorbé des huîtres provenant d'une même région. Des analyses bactériologiques de l'eau

(1) Faideau : *Science et Vie*, n° 159, p. 222.

contenue dans la coquille des mollusques recueillis au même endroit, démontrèrent la présence à un degré de concentration extrême, de bacilles typhiques. L'Angleterre qui, à ce moment, importait beaucoup d'huîtres françaises saisit ce prétexte avec empressement pour discréditer nos produits et, dès 1894, un projet de loi (Oyster Bill) fut déposé au Parlement anglais dans le but d'interdire l'entrée des mollusques provenant de France.

Dans notre pays, les travaux de Chantemesse et Grancher établirent la possibilité d'une transmission de la fièvre typhoïde par ingestion ostréaire. En effet, l'eau douce alimentant les parcs d'engraissement pouvait avoir été souillée dans la traversée des villes et servir de véhicule à des maladies microbiennes. Dans la région de l'étang de Thau un certain nombre de décès furent attribués à des huîtres malsaines. Une grave menace pesait sur l'ostréiculture et une certaine crise de mévente indiqua que des mesures de protection devenaient urgentes.

En premier lieu, il fallait garantir les parcs d'élevage contre les risques de contamination et fermer ceux qui, mal placés, ne pouvaient être efficacement protégés. De plus, les études faites par Fabre-Domergue démontrèrent que des mollusques contaminés provenant d'eaux impures, devenaient inoffensifs après un séjour, une stabulation, dans des bassins contenant de l'eau de mer purifiée par filtration.

Le Syndicat général de l'Ostréiculture ainsi que de

nombreux ostréiculteurs et consommateurs d'huîtres réclamèrent aux pouvoirs publics des mesures administratives capables de rassurer les hygiénistes et les consommateurs. L'administration ne crût pas possible d'organiser un contrôle sanitaire efficace. Alors, avec le concours de savants, de médecins et de commerçants parisiens, les ostréiculteurs fondèrent l'association d'encouragement des industries ostréicoles et conchyliques françaises (A. E. I. O.) qui mit sur pied une organisation chargée de contrôler la salubrité des parcs et qui accorda des certificats aux huîtres élevées dans ces établissements. Cette association créa des laboratoires d'études et d'analyses à La Tremblade et à Auray. Réorganisée après la guerre cette Association obtint des résultats très satisfaisants et examinait en 1921 plus de la moitié des huîtres françaises livrées à la consommation. La protection que les particuliers avaient établie, l'Etat pouvait sans crainte l'étendre et l'imposer à tous les producteurs. Le Ministre de l'Hygiène nomma une commission dont le rapport devint le décret en forme de règlement d'administration publique du 31 juillet 1923 sur la salubrité des huîtres et autres coquillages.

Suivant l'article 2 de ce décret « seuls les établissements ostréicoles, reconnus salubres, peuvent expédier ou vendre directement des huîtres pour la consommation ».

Les établissements non reconnus salubres ne peuvent expédier que pour le repaquage. Il leur est interdit de vendre directement aux consommateurs des huîtres soit

pour être consommées sur place, soit pour être emportées.

Les dispositions du présent article s'appliquent tant aux établissements de production, d'élevage, d'engraissement, d'affinage et d'amélioration d'huîtres, qu'aux établissements d'expédition, dépôts et réserves existant sur le littoral ainsi qu'aux exploitations des bancs et gisements naturels situés dans les eaux territoriales.

Pour l'application de ce décret on a établi, après enquêtes de l'Office Scientifique des pêches maritimes, une liste contenant le nom des établissements salubres.

Outre les claires et réservoirs, chaque établissement ostréicole moderne doit être pourvu de dégorgeoirs, vastes bassins construits en maçonnerie ou en ciment, où les huîtres doivent séjourner durant une semaine afin de se débarrasser de la vase qui les recouvre. Puis les mollusques sont nettoyés dans un lavoir, dans certains établissements de la région de Marennes des laveuses mécaniques font automatiquement le nettoyage des coquilles et un tapis roulant conduit les huîtres sur les tables d'expédition. Les bords des dégorgeoirs et du lavoir sont surélevés afin que les eaux de ruissellement généralement impures n'y puissent pénétrer.

Afin de justifier la provenance salubre des huîtres, les expéditeurs joignent à chaque colis un duplicata du certificat de salubrité délivré par un agent de surveillance des pêches. De plus, une étiquette portant le numéro du duplicata doit être annexée aux feuilles d'expédition. En 1928, 4.502 certificats et 3.639.397 duplicata ont été

délivrés en France tant pour les huîtres plates que pour les huîtres portugaises,

Pour les huîtres recueillies sur les bancs naturels, le duplicata est remplacé par une attestation délivrée par un agent du service de surveillance des pêches certifiant la salubrité. Toutes les huîtres provenant d'établissements ou de gisements naturels non inscrits sur la liste de salubrité ne peuvent être livrées à la consommation qu'après un séjour, un repaquage, d'un mois, au minimum dans un établissement sain.

Les transporteurs doivent refuser les colis d'huîtres non accompagnés des pièces citées plus haut.

Mais les mesures préventives ne devaient pas se borner à ces précautions, il est en effet facile à remarquer que des causes de pollution peuvent se produire après le départ des parcs d'élevage. Les huîtres s'altèrent assez rapidement et peuvent être soumises à des manipulations les rendant impropres à la consommation.

Aussi dans son chapitre III le décret du 23 juillet 1923 a-t-il soumis la vente des huîtres à un contrôle postérieur à la production.

Art. 16 : « Les huîtres avariées ou corrompues, reconnues impropres à la consommation, sont saisies et détruites. Il en est de même des colis d'huîtres laissés en souffrance. »

Art. 17 : « Sont interdites toutes manipulations susceptibles de rendre les huîtres insalubres et notamment :

1. L'arrosage ou le lavage des huîtres en vue du

nettoyage des coquilles au moyen d'eau de mer impure ou d'eau douce non potable;

2. Le rafraîchissement ou la conservation des huîtres avec de la glace impropre à l'alimentation;

3. L'entreposage des huîtres dans des caisses, sacs ou paniers immergés le long des quais ou sur des emplacements sujets à souillure;

4. L'ouverture des huîtres au moyen d'outils ou d'appareils malpropres;

5. Le lavage des huîtres ouvertes ».

En conséquence, les huîtres ayant subi l'une quelconque de ces manipulations doivent être saisies et détruites comme dangereuses pour la santé publique.

Enfin (chapitre IV, art. 19) les huîtres importées ne peuvent être livrées immédiatement à la consommation que si elles sont accompagnées d'un certificat d'origine salubre émanant d'une autorité qualifiée du pays d'origine et agréée par le Gouvernement français. Sans cette pièce le repaquage d'un mois est obligatoire.

Le décret du 23 juillet 1923 (*J. O.* 14 août 1923) entra en vigueur le 1^{er} décembre 1924, il fut vivement combattu à sa promulgation par un grand nombre d'ostréiculteurs qui redoutaient les formalités administratives toujours complexes et une surveillance gênante. Certains producteurs pensaient même que ce règlement sanitaire entraverait la vente des mollusques. Ces craintes n'étaient point fondées, le décret de 1923 a favorisé la production ostréicole et déterminé une régression sensible du nombre des maladies attribuées aux huîtres.

Dans tous les établissements salubres les inspecteurs de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes peuvent pénétrer et faire des prélèvements d'huîtres et d'eau. De plus trois groupements: l'Association d'Encouragement aux Industries Ostréicoles; l'Association du bassin d'Arcachon et celle du Littoral centre-Ouest surveillent l'application de ce décret.

Il y aurait peut-être intérêt à étudier l'application de ce décret, malgré les difficultés que le contrôle pourrait présenter, aux coquillages autres que les huîtres, récoltés par les pêcheurs à pied souvent sur des zones insalubres et qui sont livrés immédiatement à la consommation.

Les méthodes qui ont donné des résultats si appréciables en matière ostréicole ne pourraient que profiter à la vente des coquillages en faisant disparaître les préventions qui souvent pèsent sur eux.

Section IV

LE COMMERCE DES HUITRES

En 1928, la production de l'ostréiculture française a donné les résultats suivants :

Huitres plates	10.891.000	8.301.000
Huitres portugaises	1.371.594.000	105.765.105
	1.382.485.000	114.066.105

Le département de la Charente-Inférieure a fourni la plus grande partie de cette production.

Huîtres indigènes

	Quantités	Valeur
Chateau Oléron	313.000	353.200
La Tremblade	1.417.000	1.679.400
Totaux	1.730.000	2.002.600

Huîtres portugaises

La Rochelle	12.000	840.000
Saint-Martin de Ré	6.500	533.000
La Flotte	10.100	651.200
Château Oléron	106.075	9.693.500
Rochefort	30.000	250.000
Marennes	42.900	4.980.000
La Tremblade	208.240	27.621.000
	414.815 mille.	44.518.700

Section V

LE RÉGIME DES CONCESSIONS

DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

D'après l'art. 539 du Code Civil : les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les hâvres, les rades... sont considérés comme des dépendances du domaine public.

Celui-ci n'est point susceptible de propriété, ne peut être vendu et la prescription ne l'atteint pas, en outre il est placé sous la garde du Ministère de la Marine.

L'une des causes les plus certaines de l'extension rapide prise par l'ostréiculture française tient à la réglementation libérale régissant les concessions du domaine public maritime. On a voulu d'abord conserver la jouissance des biens maritimes aux inscrits : le décret-loi du 9 janvier 1852 faisait remarquer que « Si le Domaine public pouvait être aliéné par l'administration des Domaines, les concessions iraient à des personnes fortunées et la liberté et la communauté de la pêche seraient perdues pour les pêcheurs qui supportent les charges de l'Inscription Maritime ».

Les concessions ne furent accordées qu'à titre précaire, déclarées non transmissibles par héritage et révoquables par voie d'autorité.

De plus, une loi du 7 décembre 1872, a exonéré de toutes redevances les concessions faites sur le domaine public maritime aux inscrits, à leurs femmes ou à leurs orphelins. Mais, par suite d'abus, la loi du 10 juillet 1897 a imposé aux inscrits des conditions difficilement réalisables pour obtenir l'exonération des redevances; en effet, les gens de mer ne doivent mettre dans leurs établissements que les produits de leur propre pêche. Cet avantage, précieux autrefois, devient de plus en plus illusoire avec les progrès de l'ostréiculture moderne.

Nous avons vu les travaux, les installations importantes et coûteuses que comportait un établissement

ostréicole, la réglementation datant du milieu du XIX^e siècle et destinée à protéger avant tout les bancs naturels n'était plus adaptée aux besoins de l'industrie moderne.

Aussi un décret du 21 décembre 1915 a complètement modifié le système antérieur.

Les concessions, essentiellement précaires et révocables précédemment, sont maintenant accordées pour une durée maximum de 25 ans pour les établissements fixes et 5 ans au plus pour les pêcheries mobiles. Elles sont indéfiniment renouvelables sous les mêmes règles que l'autorisation primitive. (Article 8, Décret 21 décembre 1915). De plus, la concession cesse d'être viagère, le bénéfice de l'autorisation passant aux héritiers du concessionnaire, dans la mesure de leurs droits successoraux (veuf ou veuve, enfants ou à défaut frères et sœurs et les descendants en ligne directe).

Les ostréiculteurs qui désirent obtenir une concession adressent une demande à l'Administration de l'Inscription Maritime du quartier où doit être exploité l'établissement. On ouvre une enquête de *commodo et incommodo* durant quinze jours, des affiches sont apposées au Bureau de l'Inscription Maritime, à celui du syndicat des gens de mer et dans chaque mairie. Les intéressés ayant fait connaître leurs opinions, le dossier est transmis au service des Ponts et Chaussées qui donne son avis, au point de vue des intérêts de la navigation, de la conservation, du domaine public et de la liberté de la

circulation, il joint un plan indiquant la situation de l'établissement sollicité.

L'Administrateur de l'Inscription Maritime envoie le dossier, complété par un bulletin de renseignements sur le pétitionnaire, au Ministre de la Marine qui statue sur la demande.

Parmi les heureuses réformes faites durant ces dernières années, il faut signaler la création d'un cadastre des établissements de pêche (1) qui a fait disparaître les erreurs fréquentes résultant de parcs mal limités.

De plus, l'organisation du Crédit Maritime favorise très heureusement les ostréiculteurs peu fortunés et leur a permis d'effectuer dans leurs concessions des améliorations utiles.

(1) Kerzoncuf : *La Pêche Maritime. Son évolution en France et à l'étranger*, p. 349.

CHAPITRE III

LA MYTILICULTURE

Il est impossible de faire une étude de la pêche maritime à La Rochelle sans examiner la culture des moules qui fait, depuis le moyen âge, la prospérité de la région qui s'étend entre notre ville et l'embouchure de la Sèvre Niortaise et donne une laborieuse activité aux petits villages de Charron, Marsilly et Esnandes.

Section I

LES BANCS OU MOULIÈRES NATURELS

La moule comestible (*Mytilus edulis*) est un mollusque rustique que l'on trouve en abondance sur presque tous les points du littoral français. Elle se fixe sur les rochers, épaves, sur les fonds durs et herbeux, se reproduit avec une rapidité étonnante et forme rapidement de vastes bancs quand la violence des flots ne gêne pas son développement. Sur les côtes de la Mer du Nord et de la Manche il existait jadis de vastes bancs qu'une exploitation intensive a fait disparaître; de très impor-

tantes moulières se rencontrent sur les côtes bretonnes (baie de Bourneuf, Noirmoutier), vendéennes (Saint-Gilles-sur-Vie) et charentaises (La Rochelle, Fouras, Rochefort, Iles Oléron et la Tremblade).

Ces bancs naturels dont l'exploitation est surveillée par l'administration s'étendent sur une superficie de 1.055 hectares, produisent environ 115.683 hectolitres représentant une valeur de 2.121.319 frans. (Les chiffres respectifs pour la Charente-Inférieure étaient en 1930 473 hectares, 25.145 hectolitres et 601.350 francs).

En général des moules vivent en quantités considérables et de ce fait demeurent petites et maigres. D'autre part dans tous les endroits où les flots sont agités, les mollusques emploient toutes leurs forces pour rester fixés et leur développement se fait mal.

Afin de remédier à ces inconvénients naturels on pratique, ainsi que pour l'huître, la culture rationnelle des moules à laquelle on a donné le nom de mytiliculture.

Section II

LA MYTILICULTURE

A. — Historique

Cette culture éminemment charentaise apparut il y a plus de huit siècles dans la baie de l'Aiguillon à 20 kilomètres au nord de La Rochelle. Vers 1235, une

embarcation chargée de moutons fit naufrage sur la côte tunisienne, près du village d'Esnandes. Le patron, un Irlandais, nommé Patrick Walton, se fixa sur notre terre hospitalière et chercha à tirer parti des immenses marais bordant le littoral de sa nouvelle patrie. Il essaya de capturer les oiseaux de mer, très nombreux, à l'aide de filets tendus sur de longues perches. Alors Walton s'aperçut que ces pieux enfoncés dans la vase et recouverts par le flux se garnissaient rapidement de jeunes moules qui acquéraient rapidement une taille bien supérieure à celle des moules fixées sur les rochers, en même temps que leur goût devenait excellent.

Walton multiplia le nombre des pieux et les réunit par des branchages afin de former de solides palissades pouvant résister à la violence des flots.

D'après Coste, Patrick Walton dessina au niveau des basses mers de mortes eaux, entre le château d'Esnandes et celui de Charron, à l'endroit où existe aujourd'hui de verdoyantes prairies, un dispositif en forme de W. Le sommet, ouvert, était tourné vers la mer, les côtés d'environ 150 mètres de long, s'écartaient et formaient un angle d'environ 45°. Chaque côté de cet angle était constitué par de forts pieux espacés de 0 m. 70 et d'une hauteur de 3 mètres environ. Ce dispositif auquel l'ingénieux Irlandais donna le nom de *bouchots* (mot dérivant par contraction de *bout chout*, expression irlandaise signifiant clôture en bois (1)) était

(1) Coste : *op. cit.*, p. 147.

à la fois une moulière artificielle et une pêcherie car au moment du reflux Walton fermait le sommet de l'angle au moyen d'un filet et capturait les poissons pris dans l'appareil.

Une difficulté assez grave se présenta, à marée basse, la circulation sur la vase était presque impossible. Walton imagina un petit bateau à fond plat de 2 m. 60 de long et de 0 m. 80 de large pouvant flotter avec une épaisseur d'eau réduite et glisser sur la boue quand l'eau faisait défaut. Au XVIII^e siècle, à la suite de réclamations, une déclaration de Louis XV (avril 1726) interdit l'usage de ces bateaux plats. L'Amirauté de La Rochelle indiqua qu'étant donné la constitution géologique de la baie de l'Aiguillon, ce genre de canot était indispensable aux bouchoteurs. Un arrêt du Roi, pris en son Conseil le 11 janvier 1727 reconnut l'utilité des bateaux à fonds plats pour l'exploitation des bouchots et en autorisa l'usage (1).

Les bouchots ont d'ailleurs fait l'objet de très nombreux règlements. Parmi ceux-ci nous citerons l'Ordonnance de Henri II (1554) qui détermine la longueur des bouchots et l'écartement qu'ils doivent présenter, puis un décret de 1853 interdit la construction en V qui gênait l'écoulement des eaux vers la mer et hâtait l'envasement total de la baie (2).

(1) Kerzoncuf : *op cit.*, p. 360.

(2) Faideau : *Science et Vie*, n° 159.

B) *Etat actuel*

Les découvertes dues à l'ingéniosité de Walton ont été exploitées sans modifications notables par les mytiliculteurs charentais. A l'heure actuelle la Baie de l'Aiguillon longue de 20 kilomètres et large de 15 kilomètres présente à marée basse le curieux spectacle d'une immense forêt aux troncs méthodiquement alignés. On a ajouté des lignes nouvelles s'avancant de plus en plus vers l'Océan. Aujourd'hui, on rencontre dix rangées parallèles et l'édification de la onzième va commencer, elle sera construite à plus de 2.000 mètres du rivage.

L'ensemble des bouchots présente la disposition suivante de la côte vers la mer.

1. Les vieux bouchots construits en V, antérieurement à 1853 et ne sont plus utilisés que pour la capture des poissons.

2. Les bouchots d'amont ou de grossissement comprennent cinq lignes disposées perpendiculairement à la côte et séparées par un espace de 25 mètres. — Chaque bouchot de 100 mètres de long, est formé de troncs de chêne ou de sapin qui dépassent la vase de 2 mètres et sont reliés par des branchages de châtaignier, mais ce clayonnage s'arrête à 0 m. 50 du sol, afin de permettre l'écoulement des vases au moment où la mer descend.

Ces bouchots situés à un kilomètre environ de la côte découvrent à chaque marée.

3. Bouchots d'aval ou à naissain. Composés de

troncs de pin très rapprochés les uns des autres (0 m. 30) et non réunis par des clayonnages, ils forment actuellement cinq lignes espacées de 25 mètres. On remarque que malgré les précautions prises, à la construction de chaque alignement en aval correspond à un envasement accéléré des bouchots d'amont.

C) Conditions d'exploitation .

Les moules naissent en Aunis durant les mois d'avril et de mai et pourvues de cils vibratiles, se déplacent pendant quelques jours. Puis, elles se fixent sur les bouchots d'aval complètement immergés et vont y grossir rapidement. De juin à juillet, suivant la température, quand les moules atteignent la grosseur d'un haricot, le mytiliculteur qui a surveillé la croissance, en détache des paquets qu'il va fixer sur les clayonnages des bouchots d'amont où, mieux protégés, les mollusques se développeront rapidement. Afin d'empêcher que les paquets tombent dans la vase où ils seraient irrémédiablement perdus les « bouchoteurs » les enferment dans de vieux filets qui sont rapidement détruits ou plus simplement, on insère les moules entre des branches élastiques de châtaigniers.

Ces opérations durent jusqu'en novembre et ne sont possibles que pendant les marées basses, le jour ou la nuit.

Dans la baie de l'Aiguillon, les moules peuvent être vendues après un an de séjour sur les bouchots, mais

elles n'atteignent leur complet développement qu'à l'âge de deux ans. A ce moment les « bouchoteurs » les conduisent au rivage avec leurs bateaux plats ou à l'aide de pinasses à moteur dont l'emploi se généralise, puis les moules sont mises dans des paniers ronds en osier contenant uniformément 50 kilos de coquillages.

Les mytiliculteurs constituent aussi des réserves dans de grandes caisses placées sur le bord de la côte, afin de pouvoir continuer les expéditions durant les périodes de mortes eaux durant lesquelles les bouchots resteront immergés.

Les bouchots de la baie de l'Aiguillon, les plus considérables du monde entier, s'étendaient en 1929 sur une longueur de 227.845 mètres, on y a récolté 82.500 hectolitres de moules d'une valeur de 8.250.000 francs.

Au sud de La Rochelle, dans la baie de Fouras à l'endroit où s'élevait au Moyen Age l'importante ville de Chatelaillon, disparue sous les flots, 66 kilomètres de bouchots ont été construits sur lesquels les mytiliculteurs charentais recueillirent en 1928 30.000 hectolitres valant 1.500.000 francs.

Sur la côte méridionale de la Charente-Inférieure nous devons signaler en outre les productions suivantes :

	Longueur (mètres)	Quantités (Hl.)	Valeur
Rochefort	88.000	65.000	2.000.000
Marennes	31.000	8.000	64.000
Iles Oléron . . .	26.942	5.000	200.000

Les bouchots exigeant des baies bien abritées n'existent en dehors des côtes d'Aunis et de Saintonge qu'à l'embouchure de la Vilaine (Syndicat du Piriac et de Damgant) ils s'étendaient en 1928 sur 45.600 mètres de long et produisirent 22.200 hectolitres de moules : valeur 1.055.000 francs.

Le département de la Charente-Inférieure a produit à lui seul en 1928, 174.240 hectolitres d'une valeur de 10.118.200 francs, sur 208.800 hectolitres d'une valeur de 10.489.000 francs récoltés par la France.

Les bouchots étant situés, comme les parcs à huîtres dans le domaine public inaliénable et imprescriptible, les concessions sont accordées à tous les Français majeurs à l'exception des fonctionnaires et des individus ayant subi des condamnations. Ces constructions exigeant des travaux sérieux, les concessions durent 25 ans et peuvent être transmissibles aux héritiers moyennant une taxe annuelle de 0 fr. 40 par mètre.

La culture à plat

Afin de donner un tableau complet des différentes cultures de la moule nous allons indiquer sommairement les opérations effectuées dans la culture à plat ; celle-ci n'est pratiquée en Charente-Inférieure qu'à l'embouchure de la Seudre sur le sol des claires à huîtres abandonnées (700 ares). Cet élevage est fait sur les côtes de Manche, Océan et Méditerranée, mais les seuls parcs importants se trouvent aux environs du Croisic (87 hectares ayant produit en 1928, 27.000 hectolitres).

La production française atteint 37.825 hectolitres et une valeur de 1.749.607 francs. Dans ce mode de culture, plus aisé que l'exploitation des bouchots, le mytiliculteur recueille les jeunes mollusques sur les bancs naturels voisins et les étalent dans ses parcs. Quand ceux-ci sont situés en eaux tranquilles et chargés de débris nutritifs, les moules atteignent rapidement une qualité et une taille qui en permettent la vente. On pratique l'élevage à plat sur de vastes étendues dans les pays étrangers, notamment en Belgique et surtout dans les vastes baies néerlandaises.

Section III

COMMERCE DES MOULES

Bien que la mytiliculture scientifique ait pris sur nos côtes charentaises une importance considérable, la production française reste insuffisante pour satisfaire les demandes chaque année plus nombreuses des villes de l'intérieur et nos importations dépassent en quantités le chiffre de nos exportations; les différences en valeur sont beaucoup plus faibles, les produits français étant très appréciés pour leur excellente qualité.

Exportations

Années	Quantités (qtx)	Valeur (mille frs)	Prix du kg
1926	9.428	1.508	1 fr. 59
1927	9.967	2.790	2 fr. 80
1928	11.226	3.170	2 fr. 82

Le département de la Charente-Inférieure, outre les très importantes expéditions faites dans toute la France, sauf les régions parisiennes et du Nord, fournit la totalité des moules exportées. Nos principaux clients sont : l'Espagne, l'Algérie, chaque année des wagons complets partent de La Rochelle et des gares environnantes vers ces pays.

Importations

Années	Quantités (qtx)	Valeur (mille frs)	Prix du kg
1926	146.358	3.805	0 fr. 25
1927	177.632	5.684	0 fr. 32
1928	177.828	5.753	0 fr. 32

Ces mollusques proviennent de Belgique et de Hollande et alimentent presque exclusivement le Nord, l'Est et la région de Paris.

Section IV

CONSIDÉRATIONS SUR LA SALUBRITÉ

Le contrôle sanitaire que nous avons étudié en ce qui concerne l'ostréiculture ne s'applique pas aux moules car la consommation de ces dernières offre peu de danger. En premier lieu, les moules sont généralement mangées cuites; de plus seuls les mollusques vivant dans les eaux putrides des ports peuvent contenir des ptomaines appelées mytilotoxines susceptibles de provo-

quer des troubles graves chez l'homme. Mais chez les moules élevées en pleine mer on ne trouve jamais ce poison, il incombe donc aux pouvoirs publics de s'assurer que la culture est faite en eaux pures, et les citadins en vacances ne doivent jamais céder à la tentation de consommer les mollusques cueillis à proximité des régions habitées et des ports.

Cependant certains pays étrangers, dont l'Espagne, exigent que les moules soient accompagnées d'un duplicata du certificat de salubrité, celui-ci est accordé par les associations reconnues par l'Office Scientifique et Technique des Pêches maritimes (1).

(1) Faideau : *La Science appliquée à l'élevage des moules*, *Science et Vie*, n° 162, p. 468.

CHAPITRE IV

LES INDUSTRIES ANNEXES

Section I

LES CONSERVES DE POISSON

Les importantes quantités de poissons débarqués à La Rochelle devaient inciter les industriels rochelais et ceux des autres points du littoral à y établir des usines de conserves. Aussi, dès le début du XIX^e siècle, deux usines fabriquaient d'excellentes conserves de thon et de sardines. Actuellement, quatre établissements emploient 225 ouvriers et envoient chaque année de délicieux produits à travers la France et l'étranger. Il est à remarquer que ces fabriques de conserves traitent surtout les produits saisonniers (sardines et thons) et emploient de juin à septembre un nombreux personnel venu des régions bretonnes et vendéennes.

Section II

L'UTILISATION DES SOUS-PRODUITS

Pendant longtemps les poissons impropres à la consommation, les nombreux débris résultant de l'exploitation restèrent inutilisés et dans de nombreux ports il en est encore ainsi.

Les industriels rochelais ont compris les premiers tout le parti que l'on pouvait tirer de la récupération des déchets importants et variés qu'offre la pêche maritime. De nos jours où, pour les raisons indiquées dans le cours de cette étude, l'exploitation devient si aléatoire, il importe avant tout de transformer tous les produits impropres à la consommation recueillis en engrais ou en farine de poisson. La Rochelle est le seul port français où les usines utilisent 95 % des déchets et leur prix élevé constitue une source appréciable de profits pour les armateurs.

Les usines de sous-produits rochelaises occupaient 37 ouvriers en 1930 et ont fabriqué 625.000 kilogs d'engrais et de farine de poisson.

A) L'engrais de poisson

C'est à un industriel rochelais, M. L.-A. Angibaud, que l'on doit attribuer le développement pris par les fabriques d'engrais de poisson. Dès 1877, il fonda une importante usine où grâce à des procédés chimiques spé-

ciaux, il transforma les poissons inutilisables en produits fertilisants très appréciés des agriculteurs. Cette entreprise comprend à l'heure actuelle trois usines qui fabriquent le « guano de poisson français » avec les déchets recueillis non seulement à La Rochelle mais aussi dans dix-huit dépôts disséminés entre Boulogne et l'embouchure de l'Adour.

B) *La farine de poisson*

Remarquons cependant que la part abandonnée aux engrais doit être la plus faible possible, la farine de poisson d'une valeur bien supérieure représente le sous-produit idéal capable de diminuer dans d'importantes proportions les frais généraux d'une entreprise de pêche.

La fabrication de ce produit est très répandue dans les pays maritimes étrangers et principalement en Angleterre, Norvège, U. S. A. et Allemagne. La Rochelle possède la seule usine importante de France, transformant les débris de poissons en farine et huile.

Nous avons, dans le chapitre consacré à l'Intégration, fait un schéma de l'installation des Pêcheries de l'Atlantique. C'est à cette remarquable entreprise qu'appartient l'usine de farine et d'huile de poisson exploitée à Aytré.

La farine de poisson s'obtient de la manière suivante : les poissons et déchets sont placés dans des chaudières cylindriques chauffées à la vapeur où ils cuisent

et sèchent. Après quatre ou cinq heures de préparation on broye les produits et on les réduit en une poudre brune. Cette fabrication ne doit être entreprise qu'avec une matière brute en parfait état de fraîcheur.

La farine de poisson contenant plus de 60 % de protéine, riche en azote et en acide phosphorique se place au premier rang des aliments concentrés, elle convient parfaitement à la suralimentation des animaux de la ferme.

Au cours de la fabrication de la farine on recueille aussi une huile employée dans l'industrie du cuir.

C) *Poudre de coquille d'huîtres*

A quelques kilomètres de La Rochelle, la Maison Moinard fabrique, dans son usine d'Angoulins, un produit obtenu en broyant les coquilles d'huîtres recueillies sur le littoral. Cette poudre composée de :

Carbonate de chaux	0,896
Phosphate de chaux	0,057
Gluten animal	0,047
	1.000

contient à peu près les mêmes éléments que la coquille d'œufs et donne d'excellents résultats en aviculture.

Section III

LES AUTRES INDUSTRIES ANNEXES

L'exploitation des 631 navires de pêche immatriculés à La Rochelle exige la présence de nombreux établissements chargés de fournir les multiples objets indispensables aux marins et aux bateaux. Le développement de ces industriels est à peu près proportionnel à celui de la flotte, on doit cependant remarquer que dans notre port l'association et l'intégration ont empêché la création d'un aussi grand nombre d'établissements autonomes que dans les autres ports de l'importance de La Rochelle.

A) Le charbon

La consommation annuelle des chalutiers atteint environ 180.000 tonnes de charbon, certains navires pêchant sur le Banc de la Grande Sole et sur les côtes irlandaises, se ravitaillent en combustible directement dans les ports britanniques. Néanmoins, une grande quantité de charbon de soute est importée chaque année par les commerçants rochelais et de plus en plus par les armateurs à la pêche, eux-mêmes. La majeure partie de la houille provient du Pays de Galles. Les importateurs et les principales sociétés d'armement ont organisé des parcs situés à proximité du bassin extérieur où séjournent les chalutiers.

B) *La glace*

La conservation de la glace a, dès le XVIII^e siècle, constitué une industrie importante à La Rochelle. La glace, d'abord recueillie dans les fossés de la ville, servait à l'alimentation, puis on eut recours à l'importation de Suède et de Norvège. La fabrication industrielle ne date que du début du siècle, elle a pris une extension considérable en ces dernières années.

Actuellement trois glaciers rochelais, dont deux appartiennent à des sociétés de pêche, produisent annuellement environ 60.000.000 kilogrammes de glace, de plus l'Entrepôt frigorifique de La Rochelle-Pallice fournit par un dépôt créé à l'Encan Municipal les quantités nécessaires aux mareyeurs rochelais.

C) *Objets divers*

Les pêcheries de l'Atlantique, la Société des Chalutiers de La Rochelle et l'Association rochelaise de Pêche à vapeur, possèdent des ateliers où l'on fabrique 260 à 300.000 caisses en bois dont la plus grande partie sert à expédier le poisson de ces Sociétés et le reste est vendu aux commerçants de la ville.

De plus, douze maisons de vente de cordages (voiles, agrès, filets, lignes et hameçons) fournissent aux armateurs autonomes et aux propriétaires de voiliers tous les objets indispensables, les armateurs associés trouvent dans leurs magasins d'armement tous ces articles.

D) *La réparation des navires*

Les chalutiers doivent assurer un service très dur et outre les avaries plus ou moins nombreuses et inévitables, chaque navire a constamment besoin de petites réparations; aussi, les sociétés de pêche à vapeur ont-elles organisé des ateliers de réparations munis des outils modernes leur permettant d'opérer très rapidement et à bas prix l'entretien des navires.

Les grosses réparations réclament la mise à sec des bateaux et La Rochelle ne possède point de cale de radoub, les armateurs sont obligés d'envoyer les navires à La Pallice, ce qui occasionne une perte de temps assez considérable.

CHAPITRE V

LES INSTITUTIONS ROCHELAISES

Section I

LA CHAMBRE DE COMMERCE

Une étude du port de La Rochelle serait très incomplète si une mention toute spéciale n'était accordée à la Chambre de Commerce, qui depuis sa fondation, est intervenue chaque fois qu'il a fallu défendre les intérêts maritimes de notre cité.

Nous empruntons à M. le Président Christian Morch, qui, avec un inlassable dévouement, consacre depuis 1893 toute son activité à l'organisation économique de La Rochelle, les renseignements historiques suivants sur cette société.

La Chambre de Commerce de La Rochelle, l'une des plus anciennes de France, apparaît pour la première fois dans un arrêt du Conseil du Roi du 30 août 1701 « prescrivant aux marchands et négociants de La Rochelle de s'assembler (au plus tard dans la quinzaine du mois d'octobre suivant) devant les juges et consuls

pour délibérer de quelle manière il sera plus convenable et plus avantageux de faire l'établissement de ladite Chambre ».

Une première assemblée paraît avoir été tenue à la fin de l'année 1701, néanmoins, l'institution commerciale ne fut établie que par un Arrêt du 15 juillet 1719.

Les initiatives heureuses de la Chambre de Commerce ont contribué à la prospérité de notre port durant le XVIII^e siècle.

Le décret de l'Assemblée nationale des 27 septembre, 16 octobre 1791 supprima la Chambre de Commerce de La Rochelle, elle fut remplacée le 21 Germinal An III par un bureau local de correspondance, sous la direction du Comité de Salut Public. Puis une Commission de Commerce (dont l'existence fut brève) et un Conseil de Commerce se succédèrent durant la Révolution. L'Assemblée consulaire rochelaise fut rétablie le 22 Pluviôse An XI (11 février 1803). Depuis sa fondation, cette société n'a cessé de travailler à l'accroissement de la prospérité de nos établissements maritimes : le bassin à flot intérieur (1808), le bassin extérieur (1862), le port de La Pallice (1890) furent construits grâce à son initiative.

Depuis la guerre, la Chambre de Commerce a fait réaliser les améliorations indiquées précédemment au bassin des chalutiers à vapeur, elle lutte avec une ténacité infatigable afin d'obtenir la construction d'un vaste port de pêche moderne à Vaugoin qui apportera à cette

industrie une prospérité que la situation exceptionnelle de La Rochelle justifie.

La Chambre de Commerce ayant des ressources propres et pouvant se procurer des sommes importantes à l'aide d'emprunts peut jouer le rôle de banquier chaque fois que des travaux exigent des capitaux dont ne pourraient disposer les particuliers.

Section II

L'ÉCOLE DE PÊCHE

Les patrons de navire et les marins n'ont généralement qu'une instruction extrêmement sommaire. Embarqués dès leur plus jeune âge, n'ayant jamais eu d'autre pensée que la mer et ne rêvant qu'à elle, les gens de mer trouvèrent fastidieuses les heures passées à l'école dans une immobilité et une atmosphère qui contrastaient tant avec l'activité du bord et l'immensité vierge de l'Océan.

D'autre part dans toute la presqu'île bretonne, pépinière par excellence de notre flotte, les dialectes employés dans les familles diffèrent totalement de notre langue et rendent difficile la tâche des éducateurs.

Afin de remédier à cette ignorance si préjudiciable à nos marins, la Société de l'Enseignement technique et professionnel des pêches maritimes a installé dès 1907, dans les différents ports français, des écoles de pêche

où les patrons et futurs patrons peuvent acquérir les connaissances indispensables à la navigation.

L'école de pêche de La Rochelle, fondée en 1909, fonctionne avec l'aide de la Municipalité, elle est fréquentée chaque année par de nombreux élèves qui y apprennent à se servir des instruments nautiques et des cartes, ils acquièrent les titres exigés par le Décret du 20 juillet 1924 pour diriger les bateaux à voile jaugeant plus de 5 tonnes.

Ainsi, le patron pêcheur saura mieux employer son bateau, pourra utiliser les chemins les plus courts, retrouvera facilement les lieux de pêche et protégera plus efficacement la vie de ses marins.

Section III

L'ÉTUDE SCIENTIFIQUE DE LA PÊCHE

La pêche maritime est demeurée longtemps à l'état empirique, les générations successives de pêcheurs se transmettaient les secrets des captures abondantes et les innombrables observations recueillies au cours de multiples voyages. D'autre part, les moyens de capture peu efficaces permettaient la reconstitution rapide des bancs de poissons que l'on pouvait retrouver aux mêmes endroits et à proximité des côtes.

Le chalutage à vapeur, avec les captures considérables faites quotidiennement, a complètement modifié les vieilles habitudes. Depuis quelques années et pour

des causes demeurées inconnues, les deux principaux poissons (le merlu et la daurade) qui, ainsi que nous l'avons signalé, constituent le principal apport des chalutiers rochelais, paraissent s'éloigner de plus en plus du littoral. Certes, grâce à leur extraordinaire fécondité, ces poissons ne disparaissent point, mais ils changent d'habitats, délaissent les anciens fonds, qui contrairement à la glèbe, ne demandent point à être labourés (1)... Dans les régions lointaines où les poissons se sont réfugiés nulle indication expérimentale ne peut procurer de bonnes captures.

Il devient indispensable de posséder des cartes marines faisant connaître exactement la topographie des nouveaux lieux de pêche, d'apprendre avec toutes les précisions possibles le problème complexe des migrations des poissons et d'utiliser les instruments scientifiques (sondeur ultrasonore et loch électrique) permettant aux capitaines de choisir les fonds où ils obtiendront les meilleurs résultats.

Rien dans l'industrie moderne de la pêche maritime ne doit plus être laissé au hasard; les précisions scientifiques feront réaliser d'appréciables économies à l'exploitation des navires.

Les armateurs rochelais s'aperçurent rapidement de l'intérêt que présentaient les études océanographiques et des incomparables services qu'elles pouvaient rendre à la pêche maritime.

(1) R. Rallier du Baty : *La crise de la Pêche au chalut*. *La Nature*, n° 2840, page 210.

Une section rochelaise de la Société d'Océanographie de France fut fondée afin d'aider au développement des recherches relatives à la flore et à la faune marines. La loi du 31 décembre 1918 ayant créé l'Office des Pêches, les armateurs ont volontairement versé un impôt spécial destiné au fonctionnement de cet organisme (1). Mais, avant même que ne furent perçues les taxes nécessaires à l'existence de l'Office, M. Castaing, Président du Syndicat des Chalutiers à vapeur de La Rochelle, avança les fonds permettant une organisation immédiate. L'Office Scientifique et Technique des pêches maritimes est devenu depuis, sous la direction de M. Le Danois, dont la haute compétence et l'activité extraordinaire sont appréciées de tous, un centre d'études de premier ordre (2). Chaque année des chalutiers spécialement outillés accomplissent des recherches méthodiques sur les côtes de France. Les observations recueillies ont fourni de précieuses indications sur les profondeurs et les températures où vivent les différentes espèces de poissons, l'Office publie à l'aide de ces renseignements des cartes de pêche très utiles aux armateurs.

Aucune question intéressant l'industrie de la pêche n'a été négligée par l'Office : l'Océanographie physico-chimique et biologique, l'armement, le transport et la

(1) Oscar Dahl : *La Revue Nautique*, février 1929.

(2) F. Honoré : *La Pêche Maritime en France. L'Illustration*, 23 juillet 1927, p. 90.

conservation du poisson, les industries annexes ont bénéficié des études de cet organisme.

Préoccupés, à juste titre, de la disparition progressive des bancs de poissons côtiers, les fonctionnaires de l'Office ont élaboré des règlements de pêche conformes aux lois biologiques. Cependant, avant d'appliquer les dispositions paraissant les meilleures, pour la sauvegarde des fonds littoraux, l'Office a toujours sauvegardé les intérêts des populations maritimes et apporté des atténuations et de larges tolérances pour l'emploi de certains engins nocifs.

Les progrès de la biologie, et en particulier la découverte des œufs pélagiques des poissons comestibles, ont fait disparaître la vieille théorie des frayères, selon laquelle tous les poissons venaient déposer leurs œufs à proximité du rivage. Des observations permirent d'admettre l'usage de certains engins de pêche autrefois prohibés et apportèrent un adoucissement à la loi de 1852. Il faut toutefois ajouter que les pêcheurs ne retireront que des avantages à s'éloigner des côtes pour pratiquer leur métier, car au point de vue biologique, ils abîmeront moins les fonds et au point de vue économique le rendement sera meilleur. Cependant, on constate avec regret, que les règlements élaborés avec tant de soin demeurent souvent inappliqués (1).

La Rochelle possède un laboratoire d'études de

(1) Ed. Le Danois : *Travaux de l'Office des Pêches depuis son origine*, note n° 50, page 43.

l'Office que dirige le savant naturaliste, M. Belloc, auteur de travaux très intéressants sur les régimes des eaux atlantiques et la biologie des harengs et merlus.

Nous devons aussi signaler l'existence à La Rochelle d'un remarquable Musée de Pêche et d'Océanographie possédant de magnifiques collections relatives aux animaux marins, à l'ostréiculture et à la mytiliculture.

CONCLUSION

L'AVENIR DE LA PÊCHE MARITIME A LA ROCHELLE

Nous avons au cours de cette rapide étude examiné le splendide développement du port de pêche de La Rochelle, qui est rapidement devenu le premier port français sur l'Atlantique.

Les armateurs rochelais de naissance ou attirés par la situation exceptionnelle de notre ville se sont montrés les dignes successeurs des hardis armateurs du « Grand Siècle » qui firent de La Rochelle « la ville florissante, célèbre dans le monde entier par les richesses que lui apportaient ses vaisseaux (1). Ils ont compris les bienfaits de l'association; d'ailleurs, dans cette fructueuse voie, les gens de mer profitèrent du magnifique exemple des paysans de cette terre d'Aunis, sur laquelle le sort s'acharna à la fin du XIX^e siècle. En effet, les riches vignobles qui faisaient sa fortune et sa prospérité furent, en dix ans, détruits par le phylloxera. Les coopératives laitières lui ont donné une richesse incomparable et moins aléatoire que les vignes disparues; les associations

(1) Nicolas de Braña, écrivain du XVIII^e siècle.

de pêche ont permis de prouver que les milieux maritimes savaient aussi se grouper et faire fléchir les intérêts particuliers pour le bien de tous. Pourtant quels producteurs étaient réputés comme plus individualistes que les paysans et les pêcheurs ! Le groupement de toutes les énergies permet aux armateurs rochelais de surmonter la redoutable crise actuelle, ils ont supprimé les intermédiaires nombreux et exigeants, ont voulu vendre bon marché pour vendre beaucoup et faire profiter les consommateurs des captures heureuses de leurs navires. La fortune est venue récompenser leurs efforts ; avec de telles aspirations, ils n'ont rien à redouter de l'avenir.

A la fin de cette étude, après avoir montré l'organisation technique et commerciale, les progrès réalisés pendant ces dernières années, nous nous permettrons de jeter un coup d'œil sur l'avenir et sur les possibilités d'extension du port de La Rochelle.

Dès 1913, par suite du développement de la flotte à vapeur rochelaise, les armateurs réclamèrent des améliorations aux bassins existants, ou la création d'un nouveau port ; les modifications devinrent rapidement urgentes pour l'exploitation rationnelle des unités immatriculées et pour l'accroissement de leur nombre. Divers projets furent élaborés durant les hostilités, notamment en 1917, quand par suite de la guerre sous-marine et des difficultés de ravitaillement de notre pays, il devint indispensable d'intensifier les moyens de production. Les différents ministres qui se succédèrent à la Marine Mar-

chande envisagèrent la création d'entreprises de pêche et la construction de nouveaux ports spécialisés.

En 1919, quand les chalutiers à vapeur furent remis à leurs propriétaires et que la pêche rochelaise reprit son essor, le problème de l'agrandissement du port se posa avec une vive acuité. Par une décision du 11 février 1920, le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande et à la Pêche, considérant que « La Rochelle est un point d'atterrissage remarquablement facile, voisin des rades sûres et des bancs poissonneux, bien placé pour les expéditions par voies ferrées... », décida que le deuxième port national de pêche serait créé dans la plaine de Vaugouin située entre La Rochelle et La Pallice.

Ce port, dont l'avant-projet technique dû à M. Lombard, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Charente-Inférieure, comprenait un bassin à flot de 15 hectares devant permettre l'évolution aisée d'une flotte de 150 à 200 chalutiers à vapeur et un avant-port d'une superficie de 32 hectares, devait abriter les nombreux voiliers rochelais et étrangers fréquentant notre ville. De très modernes installations et un outillage électrique perfectionné avaient été prévus afin de faciliter la manipulation du poisson et de la glace (1). Autour des bassins, de vastes terrains avaient été réservés à l'édification d'usines et de fabriques annexes à l'industrie de la pêche maritime.

(1) Pousson et Vert : *La Rochelle, ses Industries, ses Ports*, p. 136.

L'emplacement choisi offrait l'incomparable avantage de permettre le creusement d'un bassin d'un accès extrêmement facile pouvant demeurer ouvert pendant les deux-tiers du temps en mortes eaux et plus de la moitié en vives eaux.

Malgré l'activité déployée par M. Mörch, Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, la combinaison financière ne put être résolue complètement et la construction du port de Vaugouin exigeant une période minimum de dix années, il devint urgent d'envisager l'allongement du bassin extérieur sous peine de voir périliter la prospérité rochelaise. La Chambre de Commerce et le Syndicat des Armateurs décidèrent donc de faire agrandir le bassin destiné aux chalutiers à vapeur et la construction des installations permettant l'emballage et l'expédition rapide des produits de la pêche. Les armateurs s'engagèrent à rembourser au moyen d'une taxe frappant les chalutiers à vapeur de 1 fr. 20 par tonneau de jauge brute et par marée, l'emprunt de 2.500.000 francs contracté par la Chambre de Commerce. De plus les propriétaires de navires promirent le paiement d'un loyer très élevé (300.000 francs par an) afin d'amortir en quinze années l'emprunt contracté pour la construction des cinq grands magasins. Les armateurs firent effectuer à leur charge toutes les installations intérieures ainsi que la couverture du hall de marée.

Après ces lourds sacrifices pécuniaires accomplis et de nombreuses difficultés ayant diminué la prospérité dont jouissait la pêche à vapeur de 1919 à 1925, de

plus la possibilité de transférer à La Pallice les industries d'exportation et d'y envoyer les gros navires de commerce, les armateurs à la quasi-unanimité décidèrent que la construction du port national de pêche de Vau-gouin ne présentait plus une utilité immédiate. En effet, le bassin actuel peut permettre l'exploitation rationnelle de plus de 100 chalutiers, alors que depuis 1927, la flotte rochelaise ne compte que 80 unités. Les chalutiers pratiquant la grande pêche ayant choisi le port de La Pallice, d'accès plus facile, pourvu d'un établissement frigorifique et en relations constantes avec l'Amérique du Sud.

Le bassin extérieur de La Rochelle-Ville peut donc recevoir de nouvelles unités, en outre un grand magasin de manutention est resté inoccupé. De plus, les armateurs ayant supporté de très lourdes charges pour l'amélioration du port doivent bénéficier des avantages résultant de ces travaux. Imposer à l'heure présente de nouvelles taxes à la pêche à vapeur déjà lourdement chargée et en pleine évolution peut paraître dangereux pour l'avenir du port de La Rochelle.

Cependant, la Chambre de Commerce de La Rochelle, le Conseil municipal de cette ville et le Conseil général de la Charente-Inférieure n'ont cessé depuis 1919 de réclamer la construction du port de pêche de Vaugouin.

La décision prise en 1920 par M. Bignon Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande d'établir à La Rochelle le second port national de pêche, fut

ensuite confirmée par M. Rio le 7 octobre 1922 et le 4 septembre 1925 par M. Daniélou, seul, M. le ministre Rollin, crut l'année dernière ne pas devoir donner suite à cette création.

Lors de la discussion du budget de la Marine Marchande devant le Sénat, M. Perreau qui, depuis plus de vingt ans défend avec tant d'énergie les intérêts rochelais à la Haute-Assemblée, déclarait très justement que les crédits votés en 1920 pour l'amélioration de nos trois grands ports de pêche Boulogne, Lorient et La Rochelle avaient été affectés dans la proportion de 99/100 à Lorient.

La Rochelle n'a rien obtenu de l'Etat et, ainsi que nous l'avons montré, seuls les usagers ont, par leurs propres moyens, fait exécuter les travaux qui classent notre port parmi les tout premiers.

Sans abandonner le projet de Vaugouin qui devra être exécuté dès que les ressources budgétaires le permettront, sans charges nouvelles pour les usagers et dont la construction donnera à notre port la possibilité de se développer librement, nous devons remarquer que des travaux urgents sont indispensables.

La construction d'une cale sèche devient chaque jour plus nécessaire car il est inadmissible qu'un port abritant plus de 80 chalutiers à vapeur ne possède pas les moyens suffisants pour faire effectuer les réparations.

De plus, l'entrée du bassin extérieur est difficile et les manœuvres des écluses s'effectuant encore à bras

d'hommes font perdre un temps précieux aux navires.

D'autre part, si le bassin des chalutiers à vapeur donne actuellement satisfaction à la majorité des armateurs, le hâvre d'échouage, d'accès difficile, est nettement insuffisant. Les jours de tempête, lorsque les navires de Lorient, de Groix, des Sables d'Olonne viennent se réfugier à La Rochelle, la circulation des bateaux desservant les îles de Ré et d'Oléron devient difficile et tout espoir de développement de la flotte reste impossible.

Nous estimons que le premier port français de la côte Atlantique qui donne des preuves éclatantes de vitalité, où l'initiative, l'intelligence commerciale des armateurs ont su organiser une industrie modèle, mérite, à tous égards, la sollicitude des pouvoirs publics.

Dans la période de dépression économique que nous traversons, l'intérêt de tous paraît être de rechercher l'exploitation rationnelle des richesses naturelles; les vastes océans offrent, dans ce domaine, un champ d'action illimité.

Que les chalutiers et les voiliers aux ailes bleues et rouges viennent toujours plus nombreux s'abriter à l'ombre de nos tours séculaires, dans cette accueillante cité qui, à travers les siècles, a su triompher de tous les obstacles, voilà le seul souhait que nous formulerons à la fin de ce travail. Heureux, si ces brèves et trop incomplètes explications ont pu faire sentir l'attrait et

le charme de cette mer océane et faire connaître que,
suivant la vieille chanson populaire anglaise :

*Celui qui exploite le champ mouvant des vagues
Récolte toujours sans avoir jamais à semer.
Les champs de l'Océan sont superbes et libres,
Il n'y a pas de fermage à payer sur la mer.*

Vu : Le Doyen

BERTHÉLÉMY.

Vu : Le Président

W. OUALID.

Vu et Permis d'Imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris

CHARLÉTY.

Bibliographie

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX

Colson. — *Economie politique*.

Girault. — *Cours d'Economie politique* (Poitiers, 1927).

Truchy. — *Economie politique*.

II. — OUVRAGES SPÉCIAUX

Arcère. — *Histoire de la Ville de La Rochelle*. 2 volumes.
(La Rochelle, 1756).

Baudrillart. — *Traité général des Eaux et Forêts, chasses et pêches*. 4^e partie : *Dictionnaire des pêches* (Paris, Arthur Bertrand, 1827).

Bernard. — *De l'utilisation du domaine public maritime*
(Thèse, Paris, 1930).

Bourgain. — *Condition du travail dans la pêche maritime et situation du pêcheur boulonnais* (Thèse, Paris, 1908).

Bronkhorst. — *La pêche à la morue*. Note n° 53 de l'Office scientifique et technique des Pêches maritimes (Paris, Blondel La Rougerie, 1927).

Bronkhorst, Henensal, Lesage. — *Manuel du patron à la pêche* (Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1926).

Coste. — *Voyage d'exploration sur le littoral de la France et de l'Italie*. 2^e édition (Paris, Imprimerie Impériale, 1861).

- Dalibard. — *La pêche en Islande, telle que la pratiquent les Paimpolais* (Thèse, Rennes, 1907).
- Danjon. — *Droit maritime*.
- Darde. — *La Rochelle au visage marin* (La Rochelle, Pijollet, 1931).
- Demartres. — *Les Terre-Neuvas* (Paris, Payot, 1930).
- Delayant. — *Histoire des Rochelais*, 1^{er} volume (La Rochelle, Siret, 1870).
- Fontaine. — *Les Etablissements maritimes rochelais, passé, présent, avenir* (Thèse, Poitiers, 1929).
- Garnaud. — *Le Commerce rochelais au XVIII^e siècle*. Tome II (La Rochelle, Mareschal et Martin, 1887).
- Goulet. — *Les petites Pêches maritimes* (Thèse, Paris, 1905).
- Grossetête. — *La Grande Pêche de Terre-Neuve et d'Islande* (Thèse, Rennes, 1921).
- Hérubel. — *Les pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui* (Paris, 1907).
- Hérubel. — *Évolution de la pêche. Etude d'Economie maritime* (Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928).
- Hirschauer. — *Les moteurs à explosions dans l'industrie de la pêche* (Thèse, Paris, 1914).
- Kerzoncuf. — *La pêche maritime. Son évolution en France et à l'étranger* (Paris, Challamel, 1917).
- Launay (de). — *Problèmes économiques d'après-guerre* (Paris 1920).
- Le Clercq. — *L'Industrie de la pêche maritime à Boulogne* (Thèse, Lille, 1905).
- Le Gall. — *La pêche à la sardine* (Thèse, Rennes, 1904).
- Musset. — *La Rochelle et ses Ports* (Siret, 1898).
- Noël de la Morinière. — *Histoire générale des pêches an-*

IMPRIMERIE VULLIEZ
L. VULLIEZ ET R. CHIOT
JOIGNY (YONNE)

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. — Historique et évolution de la Pêche Maritime à La Rochelle	3
--	---

PREMIÈRE PARTIE

LA PECHE FRAICHE

CHAPITRE PREMIER. — *Les Ports de La Rochelle.*

Section I. — Le havre d'échouage	15
Section II. -- Le bassin intérieur	16
Section III. — Le bassin extérieur	16

CHAPITRE DEUXIÈME. — *La Flotte et les Engins de capture.*

Section I. — Considérations générales sur la flotte de pêche française	19
Section II. — Les chalutiers à vapeur	23
Section III. — Les voiliers	30
Section IV. — Les bateaux à propulsion mécanique	35
Section V. — Les chaluts	39
Section VI. — Les filets et les lignes	48

CHAPITRE TROISIÈME. — *L'Organisation économique de la Pêche.*

Section I. — Quantités et valeur des produits débarqués	51
Section II. — Etude des différents produits capturés	53
Section III. — Les lieux de pêche	57

CHAPITRE QUATRIÈME. — *Le Personnel navigant.*

Section I. — Rapide historique de l'Inscription Maritime	61
--	----

Section II. — Les marins rochelais	70
Section III. — Rémunération des équipages	72
CHAPITRE CINQUIÈME. — <i>Le Crédit Maritime Mutuel.</i>	
CHAPITRE SIXIÈME. — <i>L'Organisation Commerciale.</i>	
Section I. — Les Associations d'Armateurs	89
Section II. — L'Assurance Mutuelle des chalutiers à vapeur	96
Section III. — Le Syndicat des Armateurs de la Rochelle	99
Section IV. — L'intégration	101
Section V. — La pêche des voiliers	106
CHAPITRE SEPTIÈME. — <i>La Conservation du Poisson.</i>	
Section I. — La conservation par la glace	113
Section II. — La réfrigération	115
CHAPITRE HUITIÈME. — <i>Les Débouchés.</i>	
Section I. — Situation privilégiée de La Rochelle	123
Section II. — La gare de marée	125

DEUXIÈME PARTIE

LA GRANDE PECHE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Historique et situation des lieux de Pêche.</i>	
Section I. — Les marins français à Terre-Neuve	131
Section II. — Les lieux de pêche	135
CHAPITRE DEUXIÈME. — <i>L'Organisation Matérielle.</i>	
Section I. — Le port de La Rochelle-Pallice ..	137
Section II. — Les bâtiments pêcheurs	140
CHAPITRE TROISIÈME. — <i>Le Personnel Navigant.</i>	
Conditions d'engagement et rémunération	145

CHAPITRE QUATRIÈME. — *L'Organisation industrielle et commerciale.*

Section I. — La préparation de la morue	153
Section II. — Le commerce de la morue	155

CHAPITRE CINQUIÈME. — *La Grande Pêche et l'Etat.*

Section I. — Les anciennes primes	163
Section II. — Les impôts	169
Section III. — La protection douanière	174

TROISIÈME PARTIE

LES PETITES PECHES MARITIMES
LES INDUSTRIES ANNEXES
LES INSTITUTIONS ROCHELAISES

CHAPITRE PREMIER. — *La Pêche à pied* 183

CHAPITRE DEUXIÈME. — *L'Ostréiculture.*

Section I. — La culture et la récolte des huîtres	187
Section II. — L'ostréiculture moderne	191
Section III. — La réglementation sur la salu- brité	194
Section IV. — Le commerce des huîtres	200
Section V. — Régime des concessions du domaine public maritime	201

CHAPITRE TROISIÈME — *La Mytiliculture.*

Section I. — Les bancs ou moulières naturels ..	205
Section II. — La Mytiliculture	206
Section III. — Le Commerce des moules	213
Section IV. — Considérations sur la salubrité ..	214

CHAPITRE QUATRIÈME. — *Les Industries annexes.*

Section I. — Les conserves de poisson	217
Section II. — Les sous-produits	218
Section III. — Les autres industries annexes. ..	221

CHAPITRE CINQUIÈME. — *Les Institutions Rochelaises.*

Section I. — La Chambre de Commerce	225
Section II. — L'Ecole de Pêche	227
Section III. — L'Etude scientifique de la pêche	228
CONCLUSION. — L'Avenir de la pêche maritime à la Rochelle	233
BIBLIOGRAPHIE	241

ciennes et modernes dans les mers et les fleuves des deux continents (Paris, Imprimerie royale, 1815).

Odin. — *Histoire de la pêche à la sardine en Vendée et sur les côtes voisines* (Paris, 1895).

Périer (J.). — *La prospérité rochelaise au XVIII^e siècle* (Mesnil, Typographie Firmin-Didot).

Perrier. — *De la protection des pêches maritimes* (Thèse, Paris, 1903).

Pousson et Vert. — *La Rochelle. Ses industries et ses ports* (La Rochelle, 1928).

Proszynski. — *La Marine marchande et le risque professionnel* (Thèse, Paris, 1912).

Raulin (Guy de). — *L'Industrie de la pêche* (Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1925).

Reisenthel. — *Boulogne, port de pêche* (Thèse, Paris, 1927).

Roché. — *La culture des mers* (Paris, Alcan, 1898).

Roché. — *Les grandes pêches maritimes modernes de la France* (Paris, Gauthier-Villars, 1894).

Rimbaud. — *L'Industrie des eaux salées* (1902).

Seilhac. — *Les marins pêcheurs* (Paris, 1898).

Stéphan. — *Le rôle des Administrateurs de l'Inscription Maritime* (Rapport fait au Congrès des Pêches Maritimes, 1929).

Thoulet. — *L'Océan, ses lois, ses problèmes* (Paris, Hachette, 1904).

Valin. — *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681* (La Rochelle, Jérôme Légier, 1766).

Vallaux. — *La mer* (Paris, O. Doin, 1908).

Vanheekhoët. — *La pêche maritime* (Thèse, Lille, 1927).

Vers. — *Les gens de mer* (Thèse, Rennes, 1907).

III. — REVUES, PÉRIODIQUES ET PUBLICATIONS DIVERSES

Bulletin trimestriel de la Société de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes (1929 et 1930).

Fishing Gazette (New-York, 1929).

Journal de la Marine marchande (4 août 1921 - 3 janvier 1924).

Journal des Economistes (15 novembre 1930).

Journal Officiel.

La Nature (n° 2840, 1^{er} septembre 1930).

La Pêche maritime (1928, 1929, 1930).

La Revue industrielle (mars 1929).

L'Illustration (16 juillet 1927, 21 décembre 1929, 31 mai 1930).

L'Illustration économique et financière (numéro spécial consacré à la Charente-Inférieure, 20 novembre 1926).

Revue d'Economie politique (1914).

Revue trimestrielle de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes (années 1929 et 1930).

Science et Vie (n°s 159 et 162, 1930).

Statistiques des Pêches maritimes (Publications du Ministère de la Marine marchande).

Statistiques de la Chambre de Commerce de La Rochelle.

